Q.352.01
G 91

UNIVERSITY
OF ILLINOIS
LIBRARY

THE UNIVERSITY

OF ILLINOIS

LIBRARY

352.01
9G91

UNIVERSITY LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS AT URBANA-CHAMPAIGN

The person charging this material is responsible for its renewal or return to the library on or before the due date. The minimum fee for a lost item is **$125.00, $300.00** for bound journals.

Theft, mutilation, and underlining of books are reasons for disciplinary action and may result in dismissal from the University. *Please note: self-stick notes may result in torn pages and lift some inks.*

Renew via the Telephone Center at 217-333-8400, 846-262-1510 (toll-free) or circlib@uiuc.edu.
Renew online by choosing the **My Account** option at:
http://www.library.uiuc.edu/catalog/

NOV 05 P.M.

GROSS-BERLIN

EIN PROGRAMM

FÜR DIE PLANUNG

DER NEUZEITLICHEN GROSSSTADT

VON

RUD. EBERSTADT
PROF. DOZENT AN DER KÖNIGL. UNIVERSITÄT

BRUNO MÖHRING
PROFESSOR, ARCHITEKT

RICH. PETERSEN
OBERINGENIEUR

BERLIN, ERNST WASMUTH A.-G. 1910.

352.01
fG91

22 May 13 Wing

VORWORT.

Kennwort: „Et in terra pax".

Das Programm des „Wettbewerbs für einen zu entwerfenden Grundplan Groß-Berlins", zu dem die vorliegende Arbeit eingereicht wurde, kennzeichnet die gestellte Aufgabe mit den Worten: „In künstlerischer Weise die technischen, gesundheitlichen und wirtschaftlichen Ansprüche des neuzeitlichen Städtebaues zu lösen und die Bedingungen eines im sozialen Sinne befriedigenden Wohnungsbaues für die verschiedenen Bevölkerungsschichten zu berücksichtigen."

Diesen Richtlinien, die für die Ausarbeitung des Entwurfs maßgebend sein mußten, haben die Verfasser versucht nachzukommen. Es galt deshalb, die Grundformen für die Planung und Entwicklung der neuzeitlichen Großstadt zu ermitteln; für die gewaltigen architektonischen Aufgaben der Hauptstadt des deutschen Reiches den zutreffenden Ausdruck zu finden; endlich die Wege anzuzeigen, wie eine wirtschaftlich und sozial zuträgliche Gestaltung des Wohnungsbaues zu erreichen sei.

Zu tatkräftigem Handeln auf dem bedeutsamen Gebiet der Bodenentwicklung fühlt sich unser Zeitalter berufen. Möge hier die Verheißung „Et in TERRA pax" zur erlösenden Wirklichkeit werden.

RUDOLF EBERSTADT. BRUNO MÖHRING.

RICH. PETERSEN.

Political Science 1 0 94 13 Political Science 1.61

228995

INHALTSVERZEICHNIS.

	Seite
I. Grundzüge der Stadtanlage	1
1. Grundformen der neuen Großstadt	3
2. Die Bodenaufteilung	7
II. Die Verkehrseinrichtungen	13
1. Rückblicke und Ziele	13
2. Die Linienführung der Fernbahnen	16
3. Die Güterbahnen	19
4. Die Vorortbahnen	20
5. Die Stadtbahnen	27
6. Die Straßenbahnen	32
7. Sonstige Verkehrsmittel	34
8. Die Wasserstraßen	35
III. Groß-Berlin	37
1. Die Freiflächen	37
2. Neue Ansiedelungen	38
3. Verbindungswege	40
4. Umänderung und Ergänzung bestehender Bebauungspläne	42
IV. Stadtgemeinde Berlin	51
V. Bauordnung und Bautätigkeit	71
1. Bauordnung	71
2. Die Bautätigkeit	78

I. GRUNDZÜGE DER STADTANLAGE.

Ein Werk des Friedens und des Fortschritts soll aus dem Wettbewerb Groß-Berlin hervorgehen. Um die vielfältigen Kräfte der städtischen Bodenentwickelung zu lenken, soll ein einheitlicher Plan gefunden werden. Es darf ohne Einschränkung gesagt werden, daß niemals in der Geschichte des Städtebaus eine ähnlich große und verantwortungsvolle Aufgabe gestellt worden ist; zugleich aber muß hinzugefügt werden, daß nach Ansicht aller Berufenen und Beteiligten vielleicht noch niemals der ausführenden Tätigkeit sich solche Hindernisse entgegengetürmt haben, wie hier. Ist doch in der Öffentlichkeit vielfach die Ansicht ausgesprochen worden, daß die Zustände von Groß-Berlin, die zu der Veranstaltung des Wettbewerbs geführt haben, entweder gar nicht oder doch nur unter Anwendung gewaltsamer Eingriffe gebessert werden könnten.

Die Verfasser des vorliegenden Entwurfs „Et in terra pax" würden die Bearbeitung nicht unternommen haben, wenn sie des Glaubens wären, daß die heutigen städtebaulichen Verhältnisse von Groß-Berlin auf einer abgeschlossenen, unabänderlichen Entwickelung beruhen; sie würden nicht an das Richterkollegium herangetreten sein, wenn sie nichts anderes vorzuschlagen wüßten, als einige der Moderichtung entsprechende Äußerlichkeiten oder einige Blender der dekorativen Technik. Damit wäre nichts geschafft. Die heutigen städtebaulichen Zustände von Groß-Berlin kennzeichnen sich — dies muß, so unerwünscht es klingt, zunächst ausgesprochen werden — als ein Bild starker Gegensätze, die scharf genug in den privaten Verhältnissen aber nicht minder auch in den öffentlichen Beziehungen hervortreten. Berlin hat andere Interessen als die umliegenden Gemeinden; von diesen wiederum sieht jede gern ihren Vorteil in einem gewissen Gegensatz zu der Nachbargemeinde. Tiefgreifender noch sind die Scheidungen, die die städtische Bevölkerung in ihrer Gesamtheit durchziehen und dem Städtebau um so bedeutsamere Aufgaben stellen, je stärker der Einfluß der Großstadt im Leben der Nation hervortritt.

Den Nachweis, daß die städtebauliche Entwickelung von Groß-Berlin nach ihrem heutigen Stande im ganzen nicht befriedigt, brauchen die Verfasser nicht zu führen; zur Genüge ist dies von berufener Seite in den Programmschriften des Wettbewerbs und in sonstigen Veröffentlichungen gesagt worden. Hieraus aber ergibt sich für die Bearbeiter die schlüssige und unabweisliche Folgerung: der Ausweg aus den gegenwärtigen Schwierigkeiten darf nicht darin gesucht werden, daß die vorhandenen Mißstände fortgeschleppt und hinter vereinzelten Eingriffen oder Schaustücken verborgen werden; sondern, im Dienste der Allgemeinheit stehend, muß der Wettbewerb zeigen, wie die Grundlagen für die Entfaltung des mächtigen Städtekomplexes von Groß-Berlin zu gestalten sind.

Dreifaches Ziel.

Wie das Programm des Wettbewerbs sich über Einzelheiten erhebt und das Gesamtgebiet der baulichen Entwickelung in die Bearbeitung einbezogen wissen will, so haben die Bearbeiter versucht, dieser Auffassung zu folgen. Das erste Ziel muß dahin gehen, die künstlerischen Aufgaben der Großstadt klar zum Ausdruck zu bringen. Groß und gewaltig ist die Erbschaft, die Berlin aus der Vergangenheit übernommen hat; kräftig aber und aufstrebend will die Gegenwart über diesen alten Besitz hinausschreiten und ihn vermehren und erweitern. Noch ist die Form nicht gefunden, die die Eigenart der Hauptstadt des Deutschen Reiches zutreffend zur Anschauung bringt und in selbständigen Werken den Geist der neuen Zeit verkörpert. Die Architektur ist stets das getreue Spiegelbild jedes Zeitalters gewesen. In erster Reihe sind deshalb die Mittel und Wege anzugeben, wie unser mächtiges Städtewesen künstlerisch zu gestalten sei, und hierauf jede Mühe und Kraft zu verwenden, mußte den Bearbeitern als die vornehmste Aufgabe erscheinen.

Wirtschaftliche Interessen.

Als zweites Ziel ist zu bezeichnen die Förderung jeder wirtschaftsgemäßen Tätigkeit im Bauwesen. Das private Interesse ist notwendig und unentbehrlich für den Fortschritt. Der private Erwerb und Gewinn soll in der baulichen Entwickelung keineswegs behindert und zurückgedrängt werden; er soll vielmehr befreit werden von dem Druck, der heute noch in mancher Hinsicht auf ihm lastet und der das Baugewerbe vielfach unfähig macht zu der Erfüllung der ihm obliegenden Aufgaben.

Sozialpolitische Aufgaben und Pflichten.

Die Bearbeiter würden indes nicht glauben, den gestellten Anforderungen gerecht zu werden, wenn sie nicht ein drittes Ziel ins Auge gefaßt hätten; es ist die Konsolidierung der bodenpolitischen Verhältnisse. Auf diesem Gebiet liegt ein Teil der bedeutsamsten Aufgaben. Nur wenn es hier gelingt, unbefriedigende Zustände zu beseitigen, hat der Städtebau die Leistung vollbracht, die Staat und Gemeinde heute unbedingt von ihm fordern müssen.

Die Probleme der Gegenwart sind in ihren wichtigsten Teilen Großstadtprobleme. Die Schwierigkeiten, unter denen unser staatliches und öffentliches Leben in Deutschland leidet, haben ihren Sitz zumeist in den Städten. Hier haben sich Gegensätze entwickelt, die zu einer Entfremdung der Volksmassen vom Staatsverband geführt haben.

Es darf keinem Zweifel unterliegen, daß diese in einem sittlichen Gemeinwesen unerträgliche Spaltung nicht allein auf dem Glauben an gewisse utopistische Theorien beruht, sondern daß sie durch Mißstände tatsächlicher Art hervorgebracht ist. Die Bearbeiter des vorliegenden Entwurfs erblicken deshalb eine wesentliche Aufgabe darin, für die bauliche Entwickelung von Groß-Berlin diejenigen Formen zu finden, die den sozialpolitischen Pflichten und dem sozialen Gedeihen der Großstadt entsprechen. Die Stadt darf nicht länger den Nährboden bilden, aus dem die Zersetzung des Staatsverbandes und die Gegnerschaft wider den Staat hervorgeht.

Doch welches auch die Ziele sein mögen — nicht auf unberührtem Neuland können die Bearbeiter den Plan einer Großstadt entwerfen. Es gilt nicht, eine Idealstadt auszudenken, sondern mit einer weit vorgeschrittenen Entwickelung zu rechnen. Es gilt, vorhandene Werte zu achten, private und öffentliche Interessen zu schonen. Um so mehr muß der Ernst der hohen Aufgabe, vereint mit dieser strengen Bindung an die Wirklichkeit, zur Bearbeitung reizen und anspornen. Das Neue wird sich im Städtebau nur dann durchsetzen, wenn es nicht in Feindschaft gegen das Alte auftritt, sondern sich in der Fortbildung und Besserung des überlieferten Zustandes zu betätigen sucht.

---

1. Grundformen der neuen Großstadt.

Äußere Form der Großstadt.

Es ist allgemein zugegeben, daß der Komplex von Großstädten, den wir mit dem Gesamtnamen Groß-Berlin bezeichnen, in bautechnischer Beziehung wild und ohne einheitlichen Plan emporgewachsen ist. Die Veranstaltung des Wettbewerbes bildet für diese Annahme den besten Beweis. Die bauliche Entwicklung von Groß-Berlin wird allseitig mit dem Worte „Planlosigkeit“ gekennzeichnet.

Dennoch ist diese allgemein geteilte Auffassung nicht oder mindestens in einem wesentlichen Punkte nicht zutreffend. Auch das planlos entstandene Groß-Berlin hat sich nach einem bestimmten Schema entwickelt, das den kontinentalen Großstädten allgemein zugrunde liegt; es ist das Schema der konzentrischen Stadtanlage, bei dem sich die Stadterweiterung durch Ansetzen von Ringen oder Herumlegung von Gürteln vollzieht. Die Umgürtelung ist uns, gleich manchen anderen festgewurzelten Anschauungen, durch die Übung und das Vorbild von Jahrhun-

Das konzentrische Schema und die Ringform.

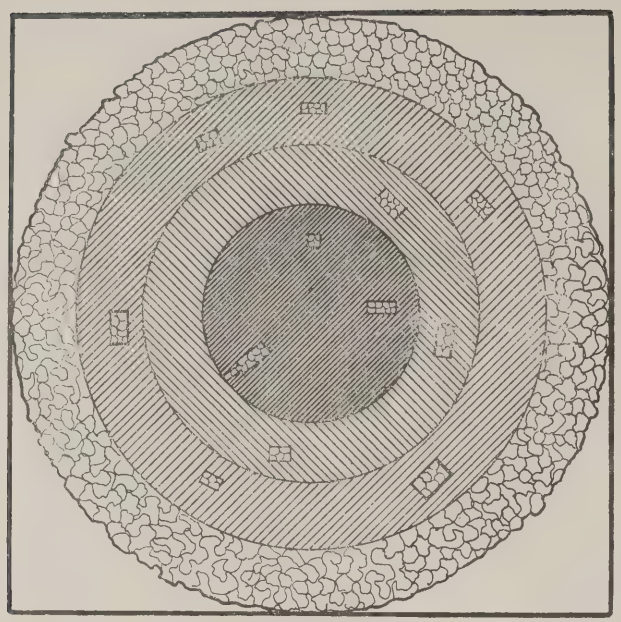


Abb. 1. Konzentrische Stadterweiterung.

derten überliefert und ist dem Städtebauer in Fleisch und Blut übergegangen. In der mittelalterlichen Stadt bildeten der Festungsring und die Umwallung die Grundfigur und den Umriß jeder Stadtanlage; die Stadterweiterungen bestanden jeweils in der Legung eines neuen Ringes. Wo unter dem Absolutismus die Stadtbefestigung fiel, entstand statt ihrer der Steuerring, d. i. der Gürtel der Accisemauer oder der Steuerlinie. Nach der Beseitigung des Festungs- und Besteuerungsringes folgte der Straßenring und die Ringstraße. In gleicher Linienführung zieht die Ringbahn die Dämme und Anlagen ihres Eisenbahnrings. Neuerdings fordert man als abschließenden Gürtel den Waldring. Stets war in unserem Städtebau der Begriff der Umgürtelung unlöslich mit dem Stadtplan verbunden und beherrschte hierdurch die Stadtanlage, die Stadterweiterung, die Straßenführung und die Verkehrstechnik. Die Vorstellung, daß ein Ring die Stadt umgrenzt, erscheint unausrottbar in unserem Städtebau.

Ablehnung der Umgürtelung.

Die Verfasser wollen den Versuch machen, mit dieser Vorstellung endgültig zu brechen und zu einer Grundform zu gelangen, die der neuzeitlichen Großstadt angemessen ist. Jede Umgürtelung, sie nenne sich wie sie wolle, muß nachteilig auf die bodenpolitische und verkehrstechnische Entwicklung der Großstadt wirken; sie wird ferner die Gestaltung des Stadtplans in schädlicher Weise beeinflussen und ein Hindernis abgeben für die Herausbildung zweckmäßiger Formen des neuzeitlichen Städtebaues. Auch bezüglich des jüngsten Umgürtelungsvorschlags, des Waldrings, glauben die Verfasser, daß hier ein trefflicher, freudig zu begrüßender Gedanke vorliegt, daß er aber nicht die Grundform für den Gesamtplan von Groß-Berlin abgeben sollte.

Für die Planung von Groß-Berlin fordern die Verfasser vielmehr anstelle des Systems der konzentrischen Stadtanlage die radiale; anstelle der Ringbildung die Ausstrahlung; vor allem anstelle der Gürtelführung der Freiflächen die Keilführung, die endlich die Wohltat der Freiflächen für die Bevölkerung zur Wirklichkeit macht und durch ihre Grundlinien eine naturgemäße Entwicklung und Gestaltung der Gesamtstadt ermöglicht. Zu untersuchen ist, ob diese Anordnung für Groß-Berlin technisch vorteilhaft und ob sie praktisch durchführbar ist. Die Ansätze hierzu sind allerdings in den Ansiedlungen entlang den Vorortbahnen bereits vorhanden.

Die beifolgenden Abbildungen 1 und 2 mögen die beiden entgegengesetzten Grundformen der Stadtanlage rein schematisch veranschaulichen; sie sollen lediglich zwei verschiedene Systeme, auf einfache Linien zurückgeführt, zu einem prägnanten Ausdruck bringen. Zwei Gegensätze sind es, die uns beim ersten Anblick zunächst auffallen; sie betreffen die Verteilung der Wohnbevölkerung und die Verteilung der Freiflächen. Wenn wir die Verschiedenheit der beiden Systeme knapp zusammenfassen wollen, so dürfte der Satz etwa lauten: die Grundform der älteren Stadt wird gebildet durch den Abschluß, die der neuen Stadt durch die Ausbreitung.

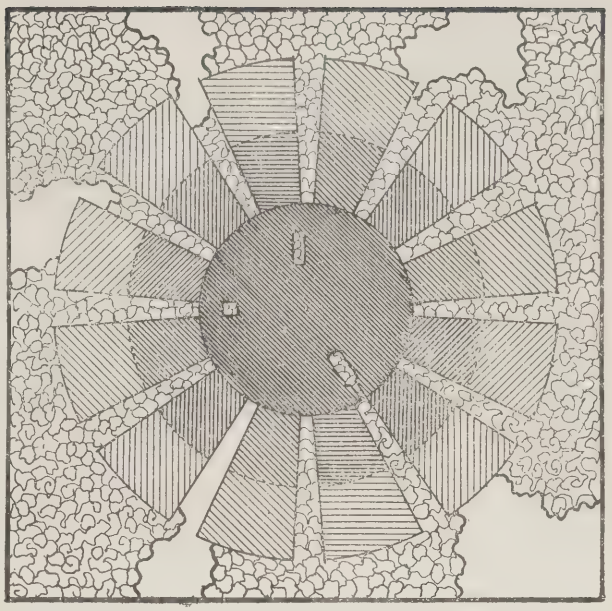


Abb. 2. Radiale Stadterweiterung.

Grundlagen der Ringform.

Betrachten wir zunächst die Form der Ansiedlung, so ist als wesentlich der Hinweis vorauszuschicken: die beiden Systeme der Stadtanlage, das ältere und das neue, sind nicht aus theoretischen Konstruktionen hervorgegangen, sondern sie beruhen beide auf den zeitgeschichtlichen — und demnach der Zeit naturgemäßen — Bedingungen. Die Stadtanlage der Abbildung 1 ist nach dem Grundsatz der Zentrumsnähe gebaut. Der Stadtkern ist der Mittelpunkt, nach dem die Bevölkerung hindrängt und von dem sie sich nicht weiter als unbedingt nötig entfernt. Unsere eigene Generation hat es noch erlebt und mag es zum Teil noch heute beobachten, wie widerwillig in anwachsenden deutschen Großstädten (z. B, in Hamburg, München, Dresden) die Bevölkerung aus den zentralen Stadtbezirken fortzieht und wie schwerfällig die Bewegung nach außen in Gang kommt, bis sie dann allerdings, mitunter sogar plötzlich, den Charakter einer raschen unaufhaltsamen Abwanderung nach den Außenbezirken annimmt.

Das ältere gravitationsmäßige Hinstreben nach der Stadtmitte beruht bei der Stadtform unserer Abbildung 1 auf einer Reihe von guten Gründen. Für diese Stadtanlage ist der konzentrische, Ring um Ring legende Ausbau nicht ein willkürlich erfundenes, sondern ein naturgemäß entwickeltes System. Die Stadtmitte enthält die bevorzugten Bauwerke und die besten Wohnbezirke; an sie schließt sich die Stadterweiterung in der Form eines Gürtels, als der der Zentrumsnähe günstigsten Bauform. Überlieferte Anschauungen und besondere Interessen wirken mit. Vor allem aber ist es der Stand der älteren Verkehrstechnik, der bei dem Mangel rasch fördernder Verkehrsmittel für

die Bevölkerung die Entfernung von der Stadtmitte erschwert und zum Teil verbietet.

Die vorstehenden Erwägungen zeigen, daß es eine absolute, unbedingt gültige Form der Stadtanlage nicht geben kann. Für die Kleinstadt und die Mittelstadt mag der konzentrische Ausbau noch heute u. U. angemessen erscheinen, obwohl auch hier die Verhältnisse gegenüber der älteren Zeit sich geändert haben.

Grundlinien der neuen Form.

Auch die neue, in Abbildung 2 schematisierte Form der Stadtanlage ist nicht aus subjektiver Erfindung hervorgegangen, sondern sie ist auf der Tatsache der neuzeitlichen großstädtischen Entwicklung aufgebaut. Das Rückgrat der neuzeitlichen Stadterweiterung wird gebildet durch die Verkehrsstraße und die Verkehrslinie; die Verfasser haben den Grundplan der Abbildung 2 — soweit die hier zunächst zu erörternde Frage des Systems der Ansiedelung in Betracht kommt — lediglich den tatsächlichen Verhältnissen abgelernt. Das Studium der neuzeitlichen Stadterweiterung zeigt uns, daß die Bebauung der ausstrahlenden Verkehrslinie folgt und sich mit Vorliebe in radialer Richtung, nicht in der Form eines Gürtels, ausbreitet. Unter der neueren Verkehrstechnik und Stadterweiterung ist die in Abbildung 2 angestrebte Grundform als das naturgemäße und vorteilhafteste System der Stadtanlage zu bezeichnen.

Bedeutung der Freiflächen.

An zweiter Stelle ist die nicht minder wichtige Verteilung der Freiflächen zu besprechen, die allerdings zwischen Abb. 1 und 2 einen scharfen Gegensatz aufweist. Während die Notwendigkeit der Anordnung von Freiflächen allseitig auf das entschiedenste betont wird, entbehrt die tatsächliche Ausführung der Planmäßigkeit und, was nicht minder bedenklich ist, der zweckentsprechenden Wirksamkeit. Die älteren Parks, aus landesfürstlichen Gärten und aus Gemeindeländereien entstanden, geben zum Teil einzelnen Stadtteilen Berlins ein besonderes Gepräge, sind aber nicht aus Rücksichten für den Gesamtplan der Großstadt angelegt. Die neueren Freiflächen zeigen noch weniger System und Zusammenhang mit der gesamten Stadtanlage. Die seitherige Übung geht ausgesprochenerweise dahin, grüne Inseln oder Oasen innerhalb der großstädtischen Häusermassen zu schaffen. Durch diese an einzelnen Stellen inselmäßig eingestreuten Freiflächen kann indes der hygienische Zweck der Zuführung frischer Luft nicht erreicht werden. Auch die Erhaltung eines äußeren Waldgürtels ist unter dem heutigen Bausystem für sich allein nicht geeignet, der innerhalb des Ringes ansässigen Bevölkerung die frische Luft des umgebenden großen Luftbehälters zu vermitteln. Die notwendige Luftzufuhr ist vielmehr für die Großstadt nur durch die Keilführung der Freiflächen erreichbar.

Die Verfasser sind in selbständiger Weise aus städtebautechnischen Erwägungen zu ihrem Vorschlage gelangt; sie glauben indes hervorheben zu sollen, daß die von ihnen aufgestellten Grundsätze bereits in einer deutschen Großstadt verwirklicht sind; es ist Wiesbaden. Bei der Stadterweiterung von Wiesbaden wurden fünf Streifen, keilförmig von dem umgebenden Wald- und Landgebiet auslaufend und nach der Stadtmitte konvergierend, planmäßig von der Bebauung freigehalten, in der Absicht „eine beständige Zuführung neuer, reiner Luft bis in die Innenstadt" zu gewährleisten. (Die öffentliche Gesundheitspflege Wiesbadens, Festschrift 1908, S. 97.)

Aus dem vorstehenden ergibt sich zur Genüge, daß die Verfasser der Anlage eines Wald- und Wiesengürtels, wie ihn das Programm fordert, im Sinne der Erhaltung der vorhandenen Waldbestände, durchaus zustimmen; vergleiche im besonderen noch die beigefügten Einzelzeichnungen. Der große Luftbehälter des äußeren Gürtels kann indes der großstädtischen Wohnbevölkerung nur nutzbar gemacht werden durch Luftzufuhrwege; andernfalls ist seine Bedeutung für die Gesamtstadt stark herabgemindert. Groß-Berlin ist bereits von einem Ring von Wäldern und Ackerflächen umgeben, ohne daß die Innenstadt einen entsprechenden Vorteil der frischen Luftzufuhr hat. Es handelt sich darum, an Stelle der inselmäßigen Anlage der Freiflächen eine bessere, der Großstadt angemessene Form der Luftzuführung zu finden.

Schließlich ist auf die wichtige und jede Gemeinde interessierende Frage der Entwickelungstendenzen des Gesamtkomplexes von Groß-Berlin hinzuweisen. Die Gesamtstadt zeigt eine doppelte Bevölkerungsbewegung, die teils aus der Zuwanderung von außerhalb, teils aus der Verschiebung innerhalb der Großstadt herrührt. Die nach Groß-Berlin von außerhalb einströmende Bevölkerung verteilt sich je nach Herkunft und Stand auf die verschiedenen Stadtteile. Die innere Wanderung dagegen vollzieht sich in der Weise, daß sich aus der Innenstadt Berlin die Bevölkerung, insbesondere deren steuerkräftiger Teil, nach den zunächst vorgelagerten Gemeinden vorschiebt; aus diesen wiederum erfolgt eine Abwanderung nach den äußeren Vororten.

Großstädtische Bevölkerungsverschiebung.

Ein anschauliches Bild der sich innerhalb der Gesamtstadt vollziehenden Bewegung zeigt sich uns in einer neueren Untersuchung für die Stadt Schöneberg, eine für die Beobachtung gut geeignete Stadtgemeinde, die für Inner-Berlin schon als Außenbezirk, für die entfernteren Vororte dagegen wiederum als Innenbezirk gilt.

Der Zug nach besseren Luftverhältnissen.

Die Vierteljahrsberichte der Stadt Schöneberg geben für das Jahr 1908 eine Untersuchung über die „Zugezogenen und Fortgezogenen mit einem Einkommen von mehr als 3000 Mark." Das Ergebnis zeigt eine staffelweise von innen nach außen verlaufende Bewegung, deren Erfolg ist, daß Schöneberg einen Gewinn an bemittelten Zensiten insbesondere aus Berlin und zum Teil aus Charlottenburg empfing; während es an die Außengemeinden seinerseits eine erhebliche Zahl seiner eigenen steuerkräftigen Bevölkerung weitergab. „Einen Wanderungsgewinn an Zensiten mit einem Einkommen von mehr als 3000 Mark erfuhr Schöneberg vor allem im Austausch mit Berlin und Charlottenburg: der Zuzugsüberschuß aus Berlin betrug 470, aus Charlottenburg 67. An fast alle anderen Gemeinden Groß-Berlins gab Schöneberg mehr bemittelte Zensiten ab, als es von dort empfing; am größten war der Fortzugsüberschuß nach Wilmersdorf, Steglitz, Friedenau, Zehlendorf, Groß-Lichterfelde, Tempelhof, Mariendorf, Lankwitz und Dahlem."

Der Zug nach besseren Luftverhältnissen ist unverkennbar in der binnenstädtischen Bevölkerungsverschiebung. Ein Teil der Gesamtbevölkerung erreicht allerdings durch Abwanderung dieses Ziel. Um so weniger erscheint es gerechtfertigt, die Hauptmasse der Stadtbewohner einem ungünstigen und als unbefriedigend empfundenen Zustand zu überlassen. Für die $2^1/_2$ bis 3 Millionen Bewohner von Groß-Berlin ist keine Möglichkeit der Abwanderung gegeben; für sie bleibt die Notwendigkeit der seitherigen städtischen Wohnweise bestehen, und auch ein großer, wohl der größte Teil des in Zukunft zu erwartenden Zuwachses wird unter ähnlichen Bedingungen wie die heutigen untergebracht werden.

Luftzuführung.

Der Grundplan der Gesamtstadt muß deshalb derart angelegt sein, daß den einzelnen Stadtteilen und Teilstädten der erforderliche Luftstrom zugeleitet wird. Nicht nur, wie es scheinen mag, haben die zentral gelegenen Stadtgebiete, insbesondere das eigentliche Berliner Weichbild, das größte Interesse, ihrer Bevölkerung frische Luft zuzuführen und hierdurch ihre Einwohnerschaft zu mehren und festzuhalten. Auch für die der Innenstadt vorgelagerten Stadtgemeinden besteht das gleiche Bedürfnis.

2. Die Bodenaufteilung.

Leistungen des Städtebaus.

Von der Grundform gehen wir zu der Gestaltung der Stadtanlage über und stellen hier als nächste die Frage: was ist in seiner wesentlichen Bedeutung eigentlich der Städtebau, und was ist er zu allen Zeiten gewesen? Die Antwort muß lauten: in erster Reihe Straßenanlage und Bau-

blockaufteilung. Nach den Leistungen auf diesen beiden Gebieten kennzeichnet sich der Städtebau zu allen Zeiten; wir mögen das Mittelalter oder die neueren Zeitabschnitte studieren — das System des Städtebaus erscheint bestimmt durch die in der Straßenanlage und Geländeaufteilung befolgten Grundsätze.

Auch die städtebaulichen Verhältnisse der Gegenwart sind durch jene beiden Faktoren in zwingender Weise beeinflußt worden. Die Aufzählung von Einzelheiten ist hier weder angebracht noch erforderlich, umsoweniger, als die Anschauung, die die neuere städtische Entwickelung vielfach beherrscht hat, vielleicht knapp zum Ausdruck gelangt in dem Titel des Gesetzes, das, wie wenige andere, grundlegend gewesen ist für die neuere Gestaltung unseres Städtebaues; es ist das „Baufluchtliniengesetz" vom 2. Juli 1875. In der Tat dürfte die eigentümliche, von Künstlern und einsichtigen Verwaltungspolitikern vielfach beklagte Richtung unseres neueren Städtebaues sich selber nicht unzutreffend gekennzeichnet haben, indem sie als das namengebende Ziel eines ihrer bedeutsamsten Gesetzeswerke die „Baufluchtlinie" aufstellte. Das Streben nach Formalismus und Äußerlichkeit, die Vernachlässigung des inneren Wesens und des künstlerischen Gehalts der bodenpolitischen Aufgaben, die übertriebene Bewertung äußerer Regelmäßigkeit im Städtebau sind mit jenem Worte vielleicht nicht ohne Selbstkritik dargelegt. Zweifellos hat das System, zu dem das Gesetz vom 2. Juli 1875 neben andern gehört, für die Entwickelung unserer Städte während mehr als drei Dezennien außerordentliches geleistet. Für die Zukunft unseres Städtebaus aber scheiden sich hier zwei Anschauungen. Die Möglichkeit, für die Gesamtbevölkerung von Groß-Berlin eine befriedigende Bodenentwickelung zu schaffen, steht und fällt damit, daß es jetzt — und jetzt in zwölfter Stunde — gelingt, zu einem den Gesamtinteressen entsprechenden Bausystem zu gelangen.

Nichts hindert den Städtebauer, diese Bahn zu beschreiten; er ist frei von dem Formalismus, sobald er die Notwendigkeit der Anwendung veränderter Grundsätze erkannt hat. Über die Art des Vorgehens dagegen mag Zweifel sein.

Rechteckschema und Straßenkrümmung.

Das heutige System unseres deutschen Städtebaus wird, wie zur Genüge bekannt, allgemein als „schematisches" bezeichnet; ob mit Recht oder Unrecht, haben die Verfasser hier nicht zu untersuchen. Das insbesondere in Berlin ausgebildete System des rechteckigen Schemas (Schachbrett) hat bei den Praktikern und Theoretikern des Städtebaus vielfach Gegnerschaft gefunden. Neuerdings wird deshalb häufig ein System angewandt, das im bewußten Gegensatz zu dem vorigen die Straßen grundsätzlich in Windungen und Krümmungen führt. So sehr der hierbei in einzelnen trefflich entworfenen Bebauungsplänen erzielte Fortschritt zu begrüßen ist, so trifft diese Neuerung doch nicht ganz den Kern der Sache. Dem älteren wie dem neueren System ist gemeinsam der Kultus der Straße, die heute in Deutschland als das Hauptstück der Städtebaukunst zu gelten scheint. Unser Städtebau ist fast zum Straßenbau geworden.

Straßennetz.

Die den älteren Zeiten geläufige Kunst der Geländeaufteilung scheint dagegen dem Bewußtsein des heutigen Städtebauers nahezu entschwunden zu sein. Die ganze Aufmerksamkeit konzentriert sich heute auf das sog. „Straßennetz", das in der Mehrzahl der Fälle immer wieder schematisch wirkt, mag man die Maschen in geraden oder in krummen Linien ziehen. Der Grund liegt darin, daß diesem „Straßennetz" gerade das fehlen muß, was wir mit wahrer Inbrunst suchen: Charakter und Persönlichkeit in der Stadtanlage. Auch die neuzeitliche Forderung der Scheidung zwischen Verkehrsstraße und Wohnstraße ist hier nicht richtig aufgefaßt; man schafft keine Wohnstraße einfach dadurch, daß man die Straßenbreite um 5 Meter verringert.

Kunst der Aufteilung.

Der Städtebau des Mittelalters, der von der wissenschaftlichen Forschung unserer Tage gern herangezogen wird, mag auch hier einige Anregung bieten. Das Mittelalter legte seine — im Vergleich zu unseren Großstädten räumlich wenig ausgedehnten — Städte häufig in der Weise an, daß durch einige Hauptstraßen ein Straßengerüst hergestellt wurde. Hierdurch zerfiel die Stadt ganz von selbst in Quartiere oder Viertel, in deren Aufteilung sich die hohe Kunst des alten Städtebaus zeigt. Die charaktervolle Anlage dieser Stadtquartiere ist es vor allem, die für unser nach Individualität verlangendes Auge den Reiz der mittelalterlichen Stadt ausmacht. Wir werden nicht müde, diese von Eigenart und Heimatgefühl gesättigten Stadtanlagen zu betrachten.

Die Verfasser lehnen wohl den falschen Historismus, als eine Art der Nachahmung, bestimmt ab; sie glauben aber, daß das Studium der älteren Zeit uns wohl einen Hinweis geben kann, welchen Weg wir selber zu gehen haben. Die Verfasser verwerfen demnach das schematische System des Straßennetzes; sie stellen als Grundlage der städtischen Geländeaufteilung eine größere Einheit auf, die hier als Blockeinheit bezeichnet sei. Die Ausgestaltung der Blockeinheit gewährt die Möglichkeit, befriedigende Formen der Bauweise durchzuführen.

Die Blockeinheit und ihre Teilung.

Die beifolgende Abb. 3 und 4 zeigen eine solche, als Einheit behandelte größere Geländefläche. Die Zeichnung ist nicht als ein Idealschema zu betrachten, sondern sie stellt einen zur Ausführung bestimmten Block aus Wittenau dar. Das Gelände gehört zu der Zone des hochwertigen Bodens, des sog. Hochbaus Klasse I. Hierdurch war die vorzuschlagende Art der Bebauung bestimmt, die als gemischte Bauweise zu bezeichnen wäre.

Gemischte Bauweise.

Die die Blockeinheit umgebenden Hauptstraßenzüge (Kardinalstraßen) haben die fünfgeschossige Bebauung. An den Wohnstraßen ist die Bebauung abgestuft. Der gesamte Baublock ist in der Ansicht aus der Vogelperspektive dargestellt, um zu zeigen, wie günstig sich die Anlage der Reihenhäuser im Innern der größeren Geländeeinheiten gestalten läßt. Die quer hindurchgehende Straße weitet sich zu einer Art Dorfanger aus, der mit Gartenanlagen geschmückt ist und als Spielplatz für die Kinder dienen soll. Eine Reihe gemeinnütziger und öffentlicher Anlagen und Bauten würde hier ihren Platz finden. Auf der Zeichnung ist ferner gezeigt, wie die Zugänge zum Innern verschieden, überbaut und offen, hergestellt werden können und wie der ganze Wohnblock durch die breite Parkstrasse und den Kanal vom Fabrikgelände getrennt ist.

Zum Vergleich ist hier ein Ausschnitt aus dem nach dem seitherigen System aufgeteilten Straßennetz beigefügt. Die Abbildungen 5a und b sind der Nachbarschaft des für die Aufteilung der Abbildung 3 vorgeschlagenen Geländes entnommen.

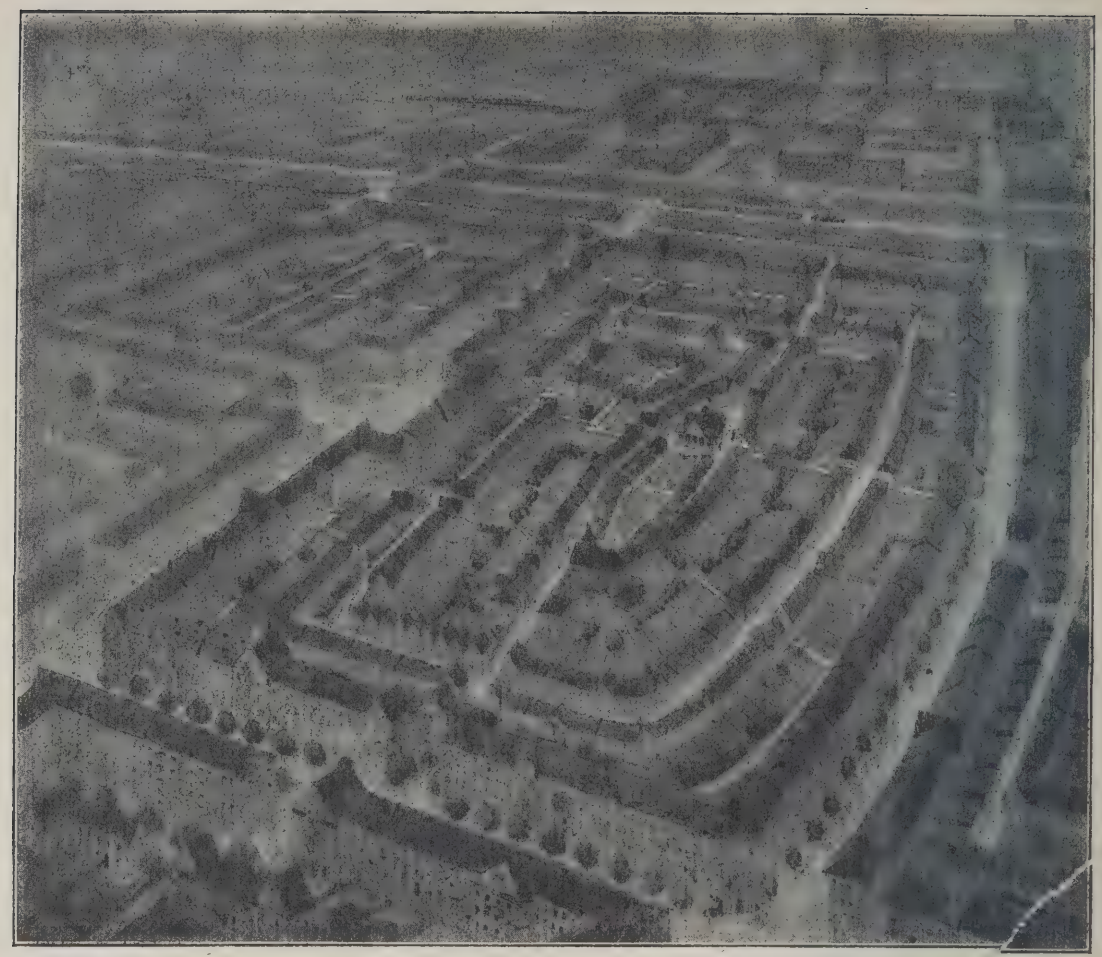


Abb. 3. Baublock mit hoher Rand- und flacher Innenbebauung.

Sozialpolitische und bautechnische Wirkungen.

Die bodenpolitischen und sozialpolitischen Wirkungen der neuen Geländeaufteilung dürften aus der Abbildung 3 zur Genüge ersichtlich sein; eine Erläuterung dieser für unsere städtische Gesamtbevölkerung vielleicht wichtigsten Folgen ist kaum erforderlich. Die Überlegenheit der neuen Bau- und Wohnformen gegenüber dem seitherigen Typus der Mietskaserne ist nach der sozialen und nach der hygienischen Seite augenfällig. Die schweren Mißstände der heutigen Berliner Wohnweise sind beseitigt. Unter völlig veränderten Verhältnissen würde hier das Familienleben sich entwickeln, würde hier die Jugend aufwachsen und gedeihen. Die Rückwirkung auf die allgemeinen Zustände könnte nicht ausbleiben.

Der Grundbesitz.

Nach der technischen Seite haben die Verfasser versucht, in der gemischten Bebauung ein System zu finden, das dem Bodenbesitzer eine vorteilhaftere Verwendung seines Grundbesitzes ermöglicht und die Nachteile der seitherigen Parzellierungsweise beseitigt.

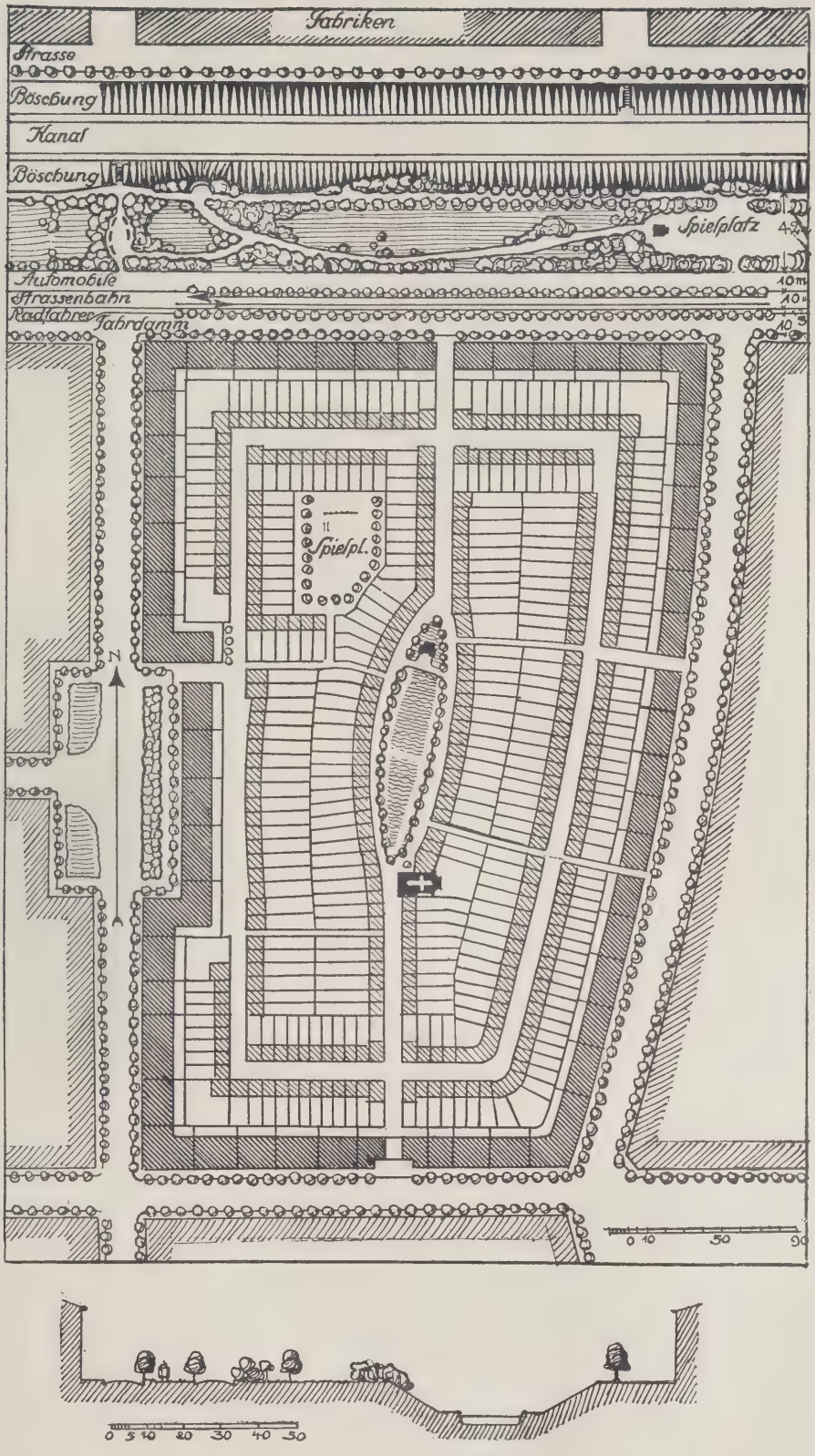


Abb. 4. Grundriß zu Abb. 3.

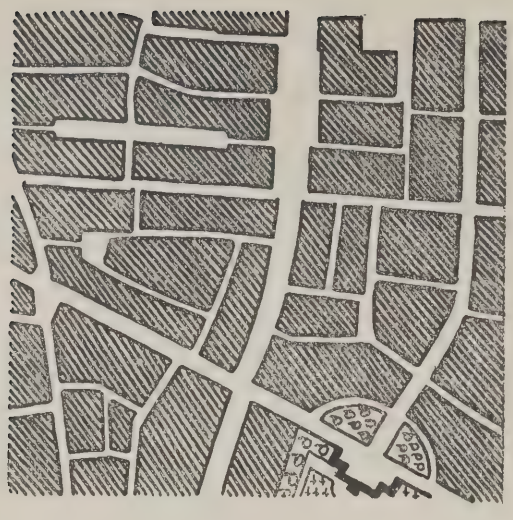


Abb. 5a.

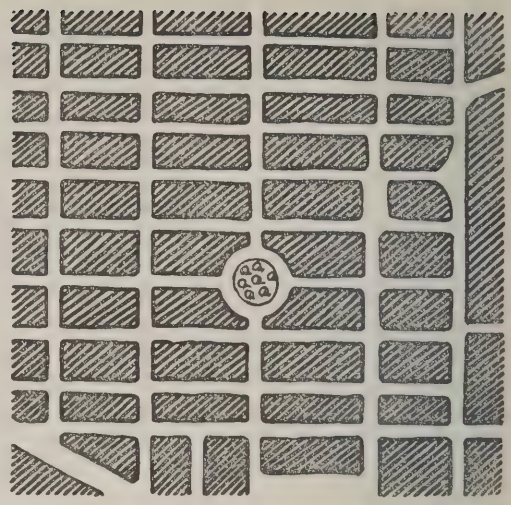


Abb. 5b.

Bedeutung und Wesen der Parzellierung.

In der Allgemeinheit scheint man sich nicht oder nicht genügend darüber klar zu sein, daß die Bodenparzellierung ein Geschäft, und zwar ein recht schwieriges Geschäft ist. Man weiß zwar, daß der Bau von Häusern Sache eines besonderen Gewerbes ist; dagegen wird die geschäftlich-technische Seite der Bodenparzellierung, da sie in den Großstädten vielfach mit spekulativen Unternehmungen verknüpft ist, weniger deutlich erkannt. Die Notwendigkeit des Parzellierungsgeschäftes ist darin begründet, daß die Größe einer einzelnen Hausparzelle regelmäßig verschieden ist von der Größe der aufzuschließenden Grundbesitzflächen, sodaß also zur Bebauung eine Parzellierung erforderlich ist.

Das seitherige Berliner Bausystem ist nun derart beschaffen, daß es das Parzellierungsgeschäft mit großen Lasten beschwert hinsichtlich der Straßenabmessung, der Straßenherstellung, der abzutretenden und der nicht nutzbaren Freiflächen, der baupolizeilichen Vorschriften u. a. m. Die Wirkungen sind nach jeder Richtung hin ungünstige. Die Bereitstellung von Bauland wird erschwert und verteuert; der Bodenpreis stellt sich auf ein vielfaches der in anderen Ländern üblichen Sätze; die Durchführung der Wertbewegung ist eine komplizierte und wenig wirtschaftsgemäße. Die Verfasser haben sich demgegenüber bestrebt eine Bauweise vorzuschlagen, die dem Parzellierungsgeschäft eine günstige Aufteilung und Ausnutzung der Geländeflächen gestattet. Wegen der genaueren Berechnung der verschiedenen Systeme vergleiche die späteren Abschnitte, insbesondere Nr. V.

Während das System der gemischten Bauweise der Hochbauzone angepaßt ist, wurde für die Außenbezirke die Bodenaufteilung in einer jeweils der Örtlichkeit angemessenen Form vorgenommen. Die beiden leitenden Grundgedanken waren allerdings auch hier, einmal ein schematisches Straßennetz zu vermeiden, alsdann, trotz der baupolizeilich vorgeschriebenen weiträumigen Bebauung, eine günstige Verwendung des Baugeländes zu gewährleisten. Demgemäß sind das Straßengerüst und die Hauptstraßenzüge kräftig herausgehoben, während die der Aufteilung des Baugeländes dienenden Wohnstraßen sich dem Wohnbedürfnis entsprechend verzweigen und abstufen. Die Geländeaufteilung ist derart vorgenommen, daß sich in der Straßenführung architektonisch befriedigende Wirkungen ergeben; zugleich aber soll die individualisierende, freie Gestaltung der einzelnen Stadtteile der großstädtischen Bevölkerung das Bewußtsein der Eigenart ihres Wohnbezirks, und damit das Heimatgefühl innerhalb der Großstadt vermitteln.

EISENBAHN-
FERN-, ORT- UND VORORT-VERKEHR
VON BERLIN.

SOMMER 1909.

Die Anzahl der täglich nach beiden Richtungen verkehrenden Züge ist durch die Dicke der Striche und die beigeschriebenen Zahlen dargestellt.

———— Fernzüge (liegende Ziffern).

———— Ort- und Vorortzüge (stehende Ziffern).

GEDRUCKT BEI ERNST

ASMUTH A.-G., BERLIN.

II. DIE VERKEHRS-EINRICHTUNGEN.

1. Rückblicke und Ziele.

Bei der Erörterung der künftigen Gestaltung Groß-Berlins drängt sich die Frage auf, welche inneren Gründe das Wachstum Berlins zu seiner heutigen Bedeutung bewirkt haben und weshalb Berlin die anderen deutschen Städte so gewaltig überflügelt hat. Sicherlich war es nicht der Reichtum an natürlichen Bodenschätzen. Im Gegenteil, die Umgebung Berlins ist arm an landwirtschaftlichen Erzeugnissen, Mineralschätze fehlen ganz. Die Rohstoffe für die gewaltige Industrie Berlins stammen nicht aus seiner Umgebung.

Die mit vielen Wasserläufen, Seen und sumpfigen Niederungen angefüllte flache Talmulde der Spree und Havel war in früheren Zeiten ein ganz unwegsames Gelände. Nur an einer Stelle, in der Gegend des heutigen Mühlendamms, treten Höhenzüge von Norden und Süden bis an die Spree heran. Hier war im frühen Mittelalter die einzige bequeme Verbindung für den Verkehr zwischen Sachsen und Pommern.

Aus militärischen Rücksichten wurde die hier entstandene Ansiedelung bereits im 13. Jahrhundert befestigt. Sie wurde Sitz des Herrscherhauses und die Hofhaltung zog eine Reihe von Gewerben groß, für die sonst die Vorbedingungen gefehlt hätten.

Im 17. Jahrhundert, als auf den deutschen Strömen die Schiffahrt durch die zahllosen Zollerhebungsstellen nahezu erstickt war, wurde Berlin Mittelpunkt des ersten großen deutschen Kanalnetzes, das die natürlichen märkischen Wasserstraßen mit der Elbe und der Oder verband.

Als politischer Mittelpunkt des sich immer weiter ausdehnenden preußischen Staates wurde Berlin mit der Eröffnung der Potsdamer Bahn (1838) Ausgangspunkt für das preußische Eisenbahnnetz, das sich strahlenförmig nach allen Richtungen entwickelte und fremde Menschen und erweiterte Anschauungen nach Berlin brachte. Mit den Eisenbahnen entstand eine große Industrie zunächst für den Eisenbahnbedarf und die damit zusammenhängenden Gewerbezweige. Durch die neuen Verkehrsmittel erhielt die Maschinenindustrie fortgesetzt neue Nahrung und wirkte befruchtend auf eine Reihe von Gewerbezweigen zurück, während andere, gestützt auf die Fortschritte erfinderischer Tätigkeit und neu angeknüpfter Handelsbeziehungen, sich entwickelten.*) Eine

*) Berlin und seine Eisenbahnen. Springer 1896.

gewaltige Güterbewegung setzte ein und zugleich eine mächtig anwachsende Bevölkerungsbewegung, die, sich wechselseitig steigernd, immer neue Verkehrsnotwendigkeiten hervorrief. Die guten Verkehrseinrichtungen zogen immer neue Industriezweige heran. Ganz besonders ist in den letzten Jahrzehnten mit der aufsteigenden Entwickelung Deutschlands die Bedeutung seiner Hauptstadt stets stärker hervorgetreten. Unzweifelhaft ist eine der wichtigsten Ursachen für die Entwickelung Berlins in der bedeutsamen Stellung zu suchen, die Berlin in seinen Verkehrseinrichtungen frühzeitig gewonnen und dauernd behauptet hat.

Verkehrsbedingungen und städtisches Wachstum.

Aus Geschichte und Gegenwart ergibt sich der besondere Wert der Verkehrsmittel für die Blüte und das Gedeihen Berlins. Für jede neuzeitliche Großstadt ist ein leistungsfähiges Verkehrswesen ein Hauptfaktor der Entwickelung. Für Groß-Berlin ist der hohe Stand und die in die Zukunft hineinreichende Ausgestaltung seiner Verkehrsmittel geradezu als die Vorbedingung des weiteren wirtschaftlichen und sozialpolitischen Fortschreitens zu bezeichnen.

Die Vorsorge für das künftige Groß-Berlin muß es daher als eine Hauptaufgabe betrachten, die notwendigen Erweiterungen der bestehenden Anlagen rechtzeitig in Angriff zu nehmen, mit offenem Blick die technischen Fortschritte der Neuzeit bei der Herstellung neuer Verkehrseinrichtungen zu benutzen und eine weitere Verbilligung der Beförderungspreise anzustreben.

Außenverkehr und Binnenverkehr.

Von den Verkehrseinrichtungen, die die Beziehungen mit der Außenwelt vermitteln, interessieren uns vorzugsweise die Eisenbahnen und die Wasserstraßen; daneben haben die Landstraßen nur geringere Bedeutung. Die Einrichtungen der Post für die Nachrichtenübermittelung können hier außer Betracht bleiben, da sie auf die bauliche Gestaltung Groß-Berlins keinen merklichen Einfluß haben. Von großer Bedeutung aber ist der Innenverkehr der Großstadt und ihrer Vororte. Bei den wachsenden Entfernungen genügen Straßenbahnen und Omnibusse nicht mehr. Immer mehr wächst das Bedürfnis nach Bahnen die große Leistungsfähigkeit mit hoher Fahrgeschwindigkeit vereinigen und deshalb von dem Verkehr auf der Straßenoberfläche losgelöst werden müssen. Die Güterbewegung innerhalb Groß-Berlins wird nach wie vor vorzugsweise auf die Straßen angewiesen sein und nur in beschränktem Umfange den Eisenbahnen zufallen.

Personenbeförderung.

Wenn jeder Einwohner Berlins einmal am Tage seine Wohnung verläßt und einmal am Tage dahin zurückkehrt, also täglich zwei Wege macht, so werden die Straßen Groß-Berlins täglich von reichlich 6 Millionen Fußgängern benutzt. Nun sind die räumlichen Entfernungen so groß geworden, daß ein erheblicher Teil der täglichen Wege nicht mehr zu Fuß zurückgelegt werden kann. Heute werden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, den Straßenbahnen, den Omnibussen, der Stadt- und Ringbahn, der Hoch- und Untergrundbahn und den Vorortbahnen im Durchschnitt täglich 2,7 Millionen Menschen befördert. Auf den Kopf der Bevölkerung entfallen jährlich etwa 300 Fahrten. Mit dem weiteren Anwachsen der Bevölkerung, die zum überwiegenden Teil nur in dem Außengelände des heutigen Berlins untergebracht werden kann, wird sich die Zahl der Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung noch weiter steigern. Demgemäß ist mit Sicherheit anzunehmen, daß eine weitere Bevölkerungszunahme mit einer progressiven Verkehrszunahme verbunden sein wird. Gegenwärtig werden in Groß-Berlin jährlich beinahe 1000 Millionen Menschen befördert, davon entfällt rund die Hälfte auf die Straßenbahnen, ein Viertel auf die Stadtschnellbahnen, je ein Achtel auf die Omnibusse und die Vorortbahnen, ein Hundertstel auf die Fernbahnen. Es liegt in der

Natur der Dinge, daß künftighin der Prozentsatz, der auf die Schnellbahnen und die Vorortbahnen entfällt, eine Steigerung erfahren muß gegenüber den Verkehrsmitteln, die sich auf der Straßenoberfläche bewegen.

Befördert wurden auf den Berliner öffentlichen Verkehrsmitteln:

			Millionen Reisende
1908/09	im Eisenbahn-Fernverkehr		8
„	im Eisenbahn-Vorortverkehr (60 Fahrten monatlich für jede Zeitkarte gerechnet)		123
„	zwischen den Stadt- und Ringbahnhaltestellen (120 Fahrten monatlich für jede Zeitkarte gerechnet)	193	
1908	auf der Hoch- und Untergrundbahn	45	
„	auf den Straßenbahnen	490	
„	auf den Omnibussen	121	
	im Ortsverkehr . . .		849
	Insgesamt		980

bei einer Einwohnerzahl von etwa 3,2 Millionen.

Zusammenhänge mit dem Fernverkehr.

Unter den Verkehrsaufgaben Groß-Berlins ist gegenwärtig das Problem der innerstädtischen Schnellbahnen das dringendste. Der Hauptträger dieses Schnellverkehrs ist die Stadt- und Ringbahn, die ebenso wie der gesamte Vorortverkehr im engsten Zusammenhang mit dem Fernbahnnetz der preußischen Staatsbahnen sich entwickelt hat. Die künftigen Erweiterungen der Eisenbahnanlagen für den Ort- und Vorortverkehr sind daher abhängig von den Einrichtungen für den Fernverkehr. Da nun die Eisenbahnanlagen im Innern der Stadt an den meisten Stellen eng umschlossen sind von der Bebauung, so stoßen die Erweiterungen der Anlagen auf außerordentliche Schwierigkeiten, und es tritt immer wieder die Frage auf, welcher Verkehrsart der Vorrang zukommt.

Abbildung 6 gibt eine Darstellung der Verkehrsdichtigkeit auf den staatlichen Eisenbahnlinien Berlins. Die Dicke der Linien und die beigeschriebenen Zahlen kennzeichnen die Anzahl der Züge die täglich auf den einzelnen Linien nach beiden Richtungen verkehren. Die Züge des Ort- und Vorortverkehrs sind durch voll ausgezogene Linien, die Züge des Fernverkehrs durch unterbrochene Linien dargestellt.

Es ist bekannt, daß die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn nahezu erschöpft ist, daß auch die vorhandenen Kopfbahnhöfe, namentlich der Potsdamer, der Anhalter und der Stettiner Bahnhof eine bedeutende Vermehrung der Zugzahlen nicht mehr erlauben und daß beispielsweise auch beim Lehrter Bahnhof die Überschneidung der Personenhauptgleise durch Gütergleise die Entwickelungsmöglichkeit des Personenverkehrs in hohem Maße beschränkt. Ferner läßt Abb. 6 die gewaltige Überlegenheit der Durchgangsbahnhöfe gegenüber den Kopfbahnhöfen erkennen. Auf den beiden Ortsgleisen der Stadtbahn werden beispielsweise an zwei Durchgangsbahnsteigkanten 939 Züge täglich abgefertigt, dagegen im Potsdamer Bahnhof im Ringbahn- und Vorortverkehr an acht Kopfbahnsteigkanten nur 976. Auf den Ferngleisen der Stadtbahn werden an zwei Durchgangsbahnsteigkanten täglich 151 Züge abgefertigt, im Anhalter Bahnhof dagegen an sechs Kopfbahnsteigkanten 79 Züge, im Stettiner Bahnhof an acht Kopfbahnsteigkanten 80 Züge.

Verkehrsentwickelung.

Wenn man nun die bisherige sprunghafte Entwickelung des Eisenbahnverkehrs aus unscheinbaren Anfängen um die Mitte des vorigen Jahrhunderts verfolgt, so ergibt sich, daß in einigen Jahrzehnten eine Verdoppelung bzw. Verdreifachung des heutigen Verkehrs zu erwarten ist, ein Verkehr der von den heutigen Anlagen längst nicht mehr wird bewältigt werden können. Eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit eines Kopfbahnhofes erfordert annähernd eine Verdoppelung der Bahnsteige. Hierfür fehlt der Platz, es müßten in weitem Umfange mit Häusern bebaute Quartiere niedergelegt werden. Die Kosten dafür würden ins Ungeheure wachsen. Man wird daher vielleicht dazu kommen, neue große Kopfbahnhöfe am Rande der heutigen Bebauungsgrenze vorzusehen. Diese An-

Geringere Leistung und große Kosten bei Kopfbahnhöfen.

Notwendigkeit von Durchgangsbahnhöfen.

ordnung hätte natürlich den Nachteil, daß zu der eigentlichen Reisezeit noch ein erheblicher Zeitaufwand hinzukäme, um die neuen Bahnhöfe zu erreichen. Eine andere Möglichkeit, die heutigen Kopfbahnhöfe zu ersetzen, wäre die Schaffung von Durchgangsbahnhöfen.

Vorschläge.

Die Verfasser haben geglaubt, diesen Weg vorschlagen zu sollen in der Auffassung, daß trotz der sehr bedeutenden Kosten diese Lösung immer noch die billigste und vorteilhafteste sein werde. Die Vorschläge gipfeln in der Schaffung einer neuen Stadtbahn von Norden nach Süden, die an der Kreuzung mit der alten Stadtbahn eine Gleisverbindung erhält. Hier soll ein großer Zentralbahnhof geschaffen werden, durch den alle Fernbahnlinien hindurchgeführt werden können und in welchem ein beliebiger Übergang der Züge zwischen den einzelnen Linien stattfinden kann. (Vergl. Abb. 7 und 9).

Die Verfasser betrachten ferner die Einführung elektrischen Betriebes auf der Stadt- und Ringbahn und den staatlichen Vorortlinien nur noch als eine Frage der Zeit. Die bisherige Verzögerung hat ja ihren Hauptgrund in den Bedenken, große neue Mittel in einem Bahnnetz anzulegen, dessen vorhandenes Anlagekapital bei den heutigen zu billigen Fahrpreisen der Zeitkarten nicht entfernt die notwendige Verzinsung findet.

Der elektrische Betrieb wird eine höhere Leistungsfähigkeit bei kürzerer Fahrzeit, kürzerem Zugabstand und besserer Ausnutzung der Wagen ermöglichen. Die größere Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes besteht ja nicht darin, daß etwa die elektrische Beförderung eines Zuges von zehn Wagen erheblich billiger wäre wie seine Beförderung mit einer Dampflokomotive, sondern darin, daß man viel besser imstande ist, die Zuglänge dem Bedarf anzupassen, daß man also in erheblich geringerem Maße als beim Dampfbetrieb leere Wagen zu fahren braucht.

2. Die Linienführung der Fernbahnen.

Einführung der südlichen Fernbahnen.

Die Potsdamer, Anhalter, Dresdner und Görlitzer Bahn, insgesamt 8 Ferngleise, sollen auf 4 Ferngleise zusammengefaßt und im Zuge der Anhalter und Dresdner Bahn in Berlin eingeführt werden (vergl. Abbildung 7). Die Potsdamer und Görlitzer Bahn erhalten von Potsdam und Königswusterhausen ab neue Ferngleise während die alten, Hauptgleise dem Vorortverkehr überlassen werden. Die von Süden kommenden Ferngleise werden durch die Haltestelle Papestraße auf dem vorhandenen Bahngelände bis über die Yorkstraße oberirdisch geführt. Die beiden östlichen Gleise dienen dem Verkehr nach Norden, die beiden

Senkung.

westlichen Gleise dem Verkehr nach Süden. Nördlich der Yorkstraße taucht die viergleisige Bahn auf einer Rampe unter die Erdoberfläche, derart, daß von der Ecke Dennewitz- und Steglitzer Straße eine Verbindungsstraße nach der Ecke Schöneberger und Luckenwalder Straße durchgeführt werden kann. Die Bahn unterfährt sodann den Landwehrkanal und erhält an der Stelle des heutigen Potsdamer Bahnhofs einen unterirdischen Bahnhof, der auch den Anhalter Bahnhof ersetzen wird. Von hier schwenkt die Bahn unterirdisch in die Bellevuestraße, folgt der Bellevue-

Abb. 7. Linienplan der Fernbahnen.

Allee bis hinter den kleinen Stern, sie unterfährt alsdann die Spree und steigt in einer Rampe, unterhalb der Zoll- und Lagerplatzgleise bis zur Erdoberfläche empor, sie unterfährt weiter die Straße Alt-Moabit im Zuge und in der Höhe der heutigen Zuführungsgleise zum Zoll-Güterbahnhof und erhält einen neuen Fernbahnhof auf dem Gelände zwischen dem jetzigen Lehrter Bahnhof, der Stadtbahn und der Strasse Alt-Moabit. Dieser Bahnhof wird für den Fernverkehr den bisherigen Lehrter und Stettiner Bahnhof ersetzen. Von hier aus gehen die Züge zum Teil auf die vorhandenen Gleise der Lehrter und Hamburger Bahn über. Der andere Teil benutzt ein neues Gleispaar, das neben den Hamburger Gleisen bis etwa zur Station Beusselstraße durchgeführt wird und dann nach der Station Tegel abschwenkt. Hier gabelt es sich in zwei Linien, von denen

Zentralbahnhof für den Fernverkehr.

Austritt der nördlichen Fernbahnen.

die eine nördlich von Hermsdorf in die Nordbahn, die andere bei Bernau in die Stettiner Bahn mündet.

Die Linien sind mit kleinstem Krümmungshalbmesser von 300 m und stärksten Neigungen von 1 : 80 geführt, nur zwischen dem Potsdamer Bahnhof und der Bellevuestraße ist ein Halbmesser von 200 m angenommen, der sich aber gegebenenfalls noch auf 300 m vergrößern läßt. Die weite Ausschwenkung nach Westen zwischen Potsdamer und Lehrter Bahnhof war nötig, um die erforderliche Rampenlänge für die Unterfahrung der Spree zu gewinnen; der Weg unter der Bellevue-Allee wurde gewählt, um den Baumbestand des Tiergartens nicht zu beeinträchtigen.

Ermöglichung des Zugübergangs.

Für die Linienführung war die Absicht maßgebend, an der Kreuzung der neuen Nord-Süd-Stadtbahn mit der alten bestehenden West-Ost-Stadtbahn einen Übergang von Zügen zu ermöglichen. Zu diesem Zwecke empfiehlt es sich, die bisherige Stadtbahn-Haltestelle Lehrter Bahnhof, deren jetzige Lage für Moabit recht ungünstig ist, zu beseitigen und sie an die Straße Alt-Moabit zu verlegen (vergl. Abbildung 9). Neben dieser neuen Haltestelle für den Stadt- und Vorortverkehr wäre sodann unter Verbreiterung des bestehenden Stadtbahn-Viaduktes eine neue Station für den Fernverkehr zu schaffen. Dabei werden die vorhandenen beiden Ferngleise der Stadtbahn zweckmäßigerweise auf vier Gleise mit zwei Bahnsteigen auseinandergezogen. Die beiden inneren Gleise werden alsdann als Ausziehgleise bis an die Nähe der Haltestelle Bellevue geführt. Zwischen ihnen

Verbindungsgleise.

zweigen zwei Rampengleise ab, die von der Paulstraße nach der Straße Alt-Moabit hinunterführen, dabei das südliche Ferngleis der alten Stadtbahn unterfahren und mit je einer Gabelung zwischen die vier Hauptgleise der neuen Nord-Süd-Stadtbahn münden, die sich in acht Bahnhofsgleise erweitern. Diese Gleisanordnung gestattet die Überleitung der Züge von irgend einer der großen Fernbahnen auf irgend eine andere. Der

Zentralbahnhof.

Zentralbahnhof erhält 12 Bahnsteigkanten für den Fernverkehr, außerdem wie später beschrieben, 6 Bahnsteigkanten für den Vorortverkehr. Die verschiedenen Bahnsteige verteilen sich auf drei Stockwerke. Über der Straße Alt-Moabit in der bisherigen Höhenlage liegen die Bahnsteige der alten Stadtbahn, unter der Straße Alt-Moabit in der jetzigen Geländehöhe die Fernbahnsteige der neuen Nord-Süd-Stadtbahn, noch ein Geschoß tiefer die beiden neuen Vorortbahnsteige.

Nach Abbildung 7 würden künftig über die alte West-Ost-Stadtbahn gehen etwa die Fernzüge der westlichen Linien von Stendal und Belzig und der östlichen Linien von Küstrin und Frankfurt, während über die neue Nord-Süd-Stadtbahn laufen würden von Süden die Züge von Magdeburg, Jüterbog, Zossen und Cottbus, von Norden die Züge von Stettin, Stralsund, Rostock und Hamburg. Natürlich sind auch Vertauschungen möglich. So z. B. wäre zu erwägen, ob man nicht besser die Potsdamer Linie in die alte Stadtbahn, dagegen die Belziger Linie in die neue Nord-Süd-Stadtbahn einführt. Wegen der Tunnelstrecken sollen die Züge über die Nord-Süd-Stadtbahn mit elektrischen Lokomotiven geführt werden.

Entbehrliche Bahnhöfe.

Der Ersatz der bisherigen Kopfbahnhöfe durch diese neue Durchgangslinie würde zur Folge haben, daß der Anhalter, Stettiner und Görlitzer Bahnhof für den Fernverkehr entbehrlich werden. Es ist gedacht,

daß die freiwerdenden Anlagen teils für den Vorortverkehr, teils für den Güterverkehr, teils für andere Zwecke in Anspruch genommen werden. Beispielsweise haben der bisherige Anhalter und der Stettiner Bahnhof eine vorzügliche Lage für die Versorgung Berlins mit leicht verderblichen Lebensmitteln, sie könnten beide zu neuen großen Zentralmarkthallen ausgebaut werden, da sie ohne Schwierigkeiten den Gleisanschluß mit den Fernbahnen behalten könnten.

Zurückgewinnung von Bahnhofsgelände.

Durch diese Neuanlagen würden aber ferner die großen Geländeflächen frei werden, die heute vor den Kopfbahnhöfen durch die Einrichtungen für die Zugbildung in Anspruch genommen sind (Wagenaufstellungsgleise und Lokomotivschuppen), zum Teil würden diese Geländeflächen den vorhandenen Güterbahnhöfen hinzuzuschlagen sein, teilweise aber frei zu legen, um neue durchgehende Straßenzüge zu schaffen, wie beispielsweise zwischen dem Potsdamer Platz und dem Gleisdreieck der Hochbahn. Teilweise kann dieses Gelände auch für die Bebauung freigegeben werden; der Verkaufspreis dürfte einen nennenswerten Teil der Baukosten der Neuanlagen decken.

Vergleiche unten Abschnitt III, wo die allgemeinen Grundsätze für die Zurückgewinnung und Verwertung innenstädtischen Baugeländes dargelegt sind.

Zugbildung.

Die neuen Anlagen für die Zugbildung wären im Außengelände zu schaffen, derart, daß die Züge der nördlichen Linien im südlichen Vorortgelände Berlins endigen und beginnen, umgekehrt die Züge der südlichen Linien im nördlichen Vorortgelände. Außerdem aber dürfte es sich empfehlen, einen erheblichen Teil der Fernzüge, die bisher in Berlin anfangen und endigen, durch Berlin durchlaufen zu lassen; beispielsweise einen Durchgangsverkehr zwischen Hamburg und Breslau, Stettin und Süddeutschland einzurichten.

Der Zollgüterbahnhof und das Kunstausstellungsgebäude müssen dem Zentralbahnhof weichen und sind an anderer Stelle durch Neubauten zu ersetzen.

3. Die Güterbahnen.

Keine Verlegung.

Vielfach sind Wünsche geäußert worden, die Güterbahnhöfe in das Außengelände zu verlegen. Eine solche Verlegung würde aber eine außerordentliche Vermehrung des Lastfuhrwerkverkehrs auf den Straßen zur Folge haben. Daher glauben die Verfasser, daß die Güterbahnhöfe im wesentlichen in ihrer jetzigen Lage belassen werden sollten. Einige Änderungen werden natürlich durch den Umbau der Fernbahnanlagen nötig sein; so dürfte es sich beispielsweise empfehlen, den bisherigen Potsdamer Güterbahnhof mit dem Anhalter und Dresdner zu vereinigen. Die Güterbahnhöfe werden aber, soweit das bis jetzt noch nicht geschehen ist, umzubilden sein in reine Beladungs- und Entladungsstellen, denen von weit außerhalb gelegenen Rangierbahnhöfen die einzelnen Wagengruppen zugeführt werden. Auch in den wichtigeren Vororten

wären Güterbahnhöfe, soweit noch nicht vorhanden, vorzusehen. Die noch vorhandenen Güter-Rangieranlagen wären demnach zu Ladestellen umzuwandeln oder für andere Zwecke freizugeben.

Zollgüterbahnhof.

Die Schaffung des neuen Zentralbahnhofs bedingt auch die Beseitigung des bisherigen Zollgüterbahnhofs. Es könnte in Frage kommen, diesen Bahnhof längs des Kanals zwischen Nordhafen und Humboldthafen anzulegen oder vielleicht noch besser mit der Anlage des neuen Westhafens zu verbinden.

Hinsichtlich der Güterbahn-Anlagen dürfte die Beschränkung auf diese allgemeinen Gesichtspunkte genügen, da sie offensichtlich zusammenfallen mit den Erweiterungen, die die Eisenbahnverwaltung allmählich durchführt. Ein Beispiel hierfür ist der große neue Rangierbahnhof in Wustermark, dem eine Reihe ähnlicher Bahnhöfe im Umkreise von Berlin folgen wird. Dazu gehört selbstverständlich auch eine im weiten Umkreise um Berlin zu legende Güter-Umführungsbahn, deren Herstellung besondere Schwierigkeiten nicht entgegenstehen. Für ihre Linienführung im einzelnen gibt es eine ganze Reihe von Möglichkeiten, die namentlich von der Lage der künftigen großen Rangierbahnhöfe abhängig sein werden. Für die Einzelheiten der Ausführung würden daher die Pläne der Staatsbahnverwaltung maßgebend sein.

4. Die Vorortbahnen.

Die Verwirklichung aller Bestrebungen auf eine weiträumigere Bebauung des Außengeländes von Groß-Berlin hat zur Voraussetzung, daß dieses Außengelände durch Bahnen von hoher Fahrgeschwindigkeit mit dem Innern Berlins verbunden wird. Der Einfluß der Eisenbahnanlagen auf die Bebauung des Geländes geht mit großer Deutlichkeit hervor aus Abbildung 10, enthaltend die Bevölkerungsdichtigkeit von Groß-Berlin und seiner Umgebung. Jeder Punkt bedeutet 1000 Einwohner, schwarz bezeichnet die Bevölkerung im Jahre 1880, rot den Zuwachs der Bevölkerung von 1880 bis 1905, grün die Abnahme der Bevölkerung in dem gleichen Zeitraum.

Bekanntlich wurde im Jahre 1882 die Berliner Stadt- und Ringbahn eröffnet und im Jahre 1891 auf den Vorortlinien ein erheblich ermäßigter Tarif eingeführt. Man sieht aus der Darstellung, daß die Randgebiete der Stadt, die lediglich auf Straßenbahnverkehr angewiesen sind, zurückbleiben gegenüber den neuen Ansiedelungen, die um die günstig gelegenen Eisenbahnhaltestellen entstehen. Es gilt dies namentlich für das Gelände am Südring, an der Wannseebahn, Stettiner Bahn und Nordbahn.

Verkehrsentwickelung.

Da der Vorortverkehr nur etwa 14% des Ortverkehrs und 12% des gesamten Personenverkehrs von Groß-Berlin ausmacht, soll man seine Bedeutung in dem Verkehrsproblem von Groß-Berlin nicht überschätzen. Andererseits ist aber zu beachten, daß der Vorortverkehr heute noch in

den Kinderschuhen steckt, und daß die weitere Bevölkerungszunahme Groß-Berlins ein ungeheures Anschwellen dieses Vorortverkehrs zur Folge haben muß. Deshalb dürfen die heutigen Maßnahmen für die Bewältigung des Vorortverkehrs nicht lediglich auf den augenblicklichen Bedarf zugeschnitten werden, sondern müssen ganz bedeutende Erweiterungsmöglichkeiten von vornherein vorsehen. Jedenfalls dürfen die Wege des künftigen Vorortverkehrs nicht durch andere Anlagen ohne zwingende Not gesperrt werden.

Ferner ist es klar, daß man in dem unbebauten Außengelände bei Herstellung neuer Bahnlinien nur geringe Schwierigkeiten hat. Die Schwierigkeiten solcher neuen Aufschließungsbahnen bestehen vielmehr darin, ihnen den notwendigen Anschluß nach dem Innern von Berlin zu geben.

So wünschenswert es nun wäre, den Vorortverkehr vom Fernverkehr zu trennen und mit dem innerstädtischen Schnellverkehr zu verbinden, so ist dies doch nur in beschränktem Maße möglich, da das vorhandene Vorortbahnnetz im engsten Zusammenhang mit dem Netz der Fernbahnen entstanden ist. Es folgt daraus, daß, wenn auch die Betriebsführung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr vollständig getrennt wird, doch die Linienführung der Vorortbahnen, insbesondere ihre Einführung in die Stadt, ganz und gar abhängig ist von den vorhandenen Eisenbahnanlagen und den Erweiterungen der Fernbahnen.

Grenze der Leistungsfähigkeit.

Einen Überblick über die Verteilung des Ort- und Vorortverkehrs auf den Staatsbahnlinien gibt Abbildung 6. Wie schon vorher gesagt, ist die Leistungsfähigkeit der beiden nördlichen Stadtbahngleise und der einzelnen Kopfstationen am Potsdamer Bahnhof (Wannseebahn, Ringbahn, Lichterfelder Bahn) nahezu erschöpft. Eine Verdoppelung der Zugzahlen auf den Außenlinien würde eine Verdoppelung auf der Stadtbahn bzw. im Potsdamer Bahnhof zur Voraussetzung haben, also unmöglich sein. Eine nennenswerte Verstärkung einer über die Stadtbahn gehenden Vorortlinie würde bedingen, daß die Stadtbahn von anderen Zügen entlastet wird.

Alte Stadtbahn.

Nun hat die Stadtbahn einen sehr bedeutenden Lokalverkehr innerhalb des eigentlichen Stadtgebietes, der seinen Zugang zum Teil aus ziemlich entfernt liegenden Gebieten bekommt, aber mangels anderer Schnellverkehrswege auf die Stadtbahn angewiesen ist. Erörtert worden ist die Überbauung der Stadtbahn mit einem zweiten Stockwerk und die Verbreiterung der Stadtbahn, ohne daß in dieser Hinsicht bisher regierungsseitig ein Beschluß gefaßt werden konnte, einerseits mit Rücksicht auf die sehr großen Kosten, andererseits aber in der Erwägung, daß es nicht richtig ist, einer bereits überlasteten Strecke noch weiteren neuen Verkehr aufzuladen, daß es vielmehr grundsätzlich richtiger scheint, durch parallele Entlastungslinien den Verkehr, der aus größerer Entfernung von der Seite zuströmt, abzufangen. Wenn auch die alte Stadtbahn nicht dem stärksten Verkehrszuge Berlins folgt — dieser geht vielmehr vom Alexanderplatz durch die Leipziger- und Potsdamer Straße nach dem Süd-

westen — so ist sie doch die bei weitem wichtigste innerstädtische Schnellbahn und wird es auch für absehbare Zeit bleiben.

Das Gebiet der Stadt Berlin und ihrer nächsten Umgebung wird heute von vier, demnächst von fünf, westöstlich gerichteten Schnellbahnlinien durchzogen, dem Nordring, der alten Stadtbahn, der Stammlinie der Hoch- und Untergrundbahn von Westend über den Potsdamer Platz nach dem Alexanderplatz, der neuen Linie von Wilmersdorf oder Charlottenburg über das heutige Gleisdreieck, anschließend an die Ostlinie nach der Warschauer Brücke, endlich dem Südring.

Als nächste Erweiterung erscheint daher ein System von nordsüdlich gerichteten innerstädtischen Schnellbahnen zweckmäßig, wie sie ja geplant sind im Zuge der Friedrichstraße und vom Gesundbrunnen über Alexanderplatz nach Rixdorf.

Nord-Süd-Verbindung.

Auf jeden Fall darf man annehmen, daß mehrere innenstädtische Schnellbahnen entstehen werden, die nordsüdliche Verbindungen zwischen dem Nordring und dem Südring schaffen. Nach ihrer Herstellung wird der Nordring und der Südring aufhören vorzugsweise Zubringer für die alte Stadtbahn zu sein. Man wird nicht mehr vom Wedding über Charlottenburg oder Rummelsburg nach der Friedrichstraße fahren, es wird also nicht mehr nötig sein, die Nord- und Südringzüge über die Stadtbahn zu führen. Man wird vielmehr dazu kommen, einen richtigen Ringbetrieb einzurichten. Damit würde dann die Möglichkeit gewonnen sein, reichlich 300 Züge täglich, die jetzt von der Stadtbahn auf den Nordring und Südring übergehen, auf die östlichen und westlichen Vorortstrecken hinauszusenden.

Vollringbetrieb.

Den Linienplan der Vorortbahnen zeigt Abbildung 8, eine schematische Darstellung der Vorortbahnsteige im Zentralbahnhof Abbildung 9. Die Vorortlinien sind mit dem Profil der Hauptbahnen, größten Steigungen von 1:40 und kleinsten Halbmessern von 150 m geplant.

Während also heute der Vorortverkehr nur mit einem Gleispaar auf der alten Stadtbahn durch Berlin hindurchgeführt wird, würden nach den Vorschlägen der Verfasser in Zukunft vier durch Berlin hindurchgehende Gleispaare eine erhebliche Verstärkung des Vorortverkehrs auf den vorhandenen Linien, ferner aber die Führung neuer Bahnen durch bisher unbebautes Gelände ermöglichen. So ist beispielsweise, wie vorher dargelegt, eine an Tegelort vorbeiführende Bahn in das Gelände westlich der Havel und nördlich von Spandau vorgesehen. Eine andere Linie, die die alte Stadtbahn bei der Station Grunewald verläßt, würde in der Nähe des Kaiser Wilhelmturms die Havel mit einer etwa 20 m hoch über dem Wasserspiegel liegenden Brücke überschreiten und das westliche Havelufer zwischen Spandau und Potsdam der Bebauung eröffnen.

Aufschließung des Havelgeländes.

Gerade in diesen beiden letztgenannten Gebieten, deren Ufer landschaftlich von großer Schönheit sind und bisher wegen der mangelnden Verbindungen noch niedrig im Preise stehen, wird es möglich sein, den Gedanken zu verwirklichen, große Massen der Bevölkerung in günstigen Wohnformen anzusiedeln.

Abb. 8. Linienplan der Vorortbahnen.

Verbindung der Vorort-linien.

Aus Abbildung 6 ist ferner die große Bedeutung einer Verbindung der am Potsdamer Bahnhof endenden Vorortlinien mit den vom Stettiner Bahnhof ausgehenden ersichtlich, endlich auch die Bedeutung einer Verbindung des Görlitzer Vorortverkehrs mit dem Vorortverkehr der Hamburger Bahn. Während die Hamburger Vorortzüge jetzt am Lehrter Bahnhof, weitab von der Geschäftsstadt, endigen und ein Teil der Spandauer Vorortzüge über die Ferngleise der Stadtbahn geführt wird, sieht man, daß durch eine Verbindung des Görlitzer Bahnhofs mit den Hamburger Vorortgleisen einmal eine weitere bedeutende Entlastung der alten Stadtbahn durch Wegnahme der Görlitzer Vorortzüge erzielt werden könnte, andererseits aber die Möglichkeit gegeben würde,

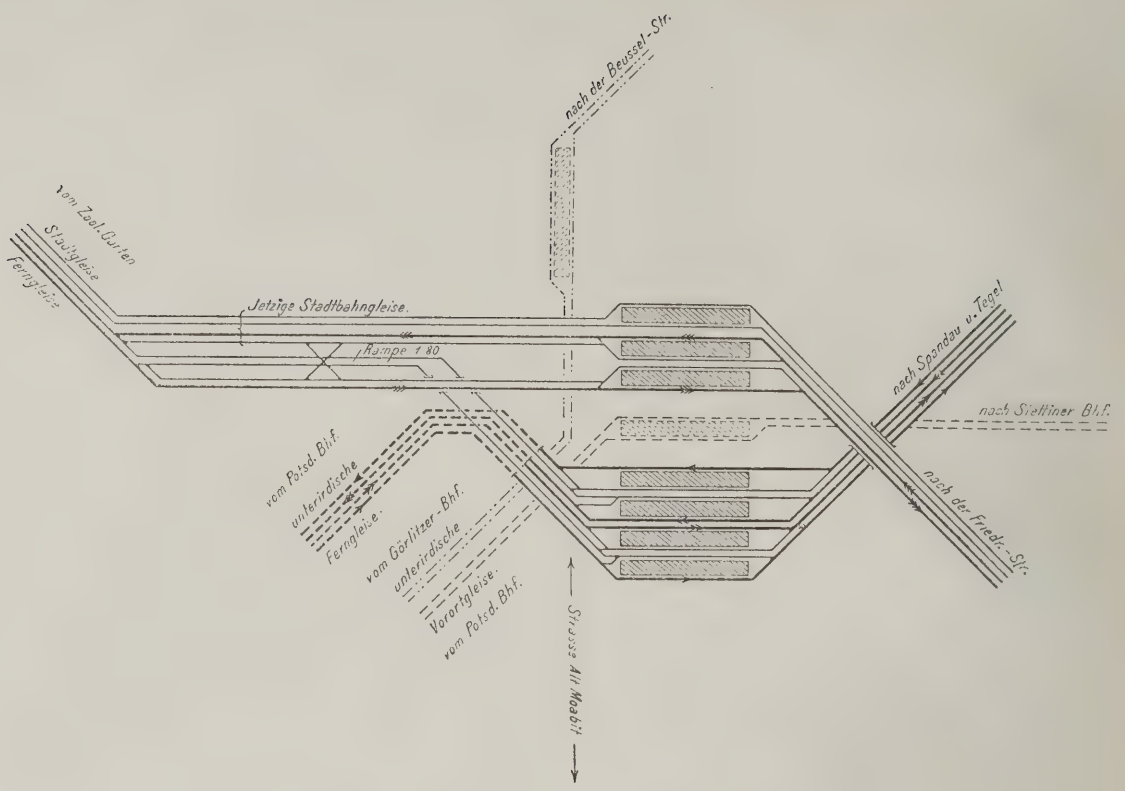


Abb. 9. Gleisschema des Zentralbahnhofs.

das ganze westliche Vorortgebiet von Berlin der Bebauung zu eröffnen, während es bei den jetzigen Eisenbahnverbindungen als Wohngelände keine Bedeutung hat.

Verbindung der südlichen und nördlichen Vorortbahnen.

Aus diesen Gründen schlagen die Verfasser vor, die am Potsdamer Bahnhof zusammenlaufenden südlichen Vorortlinien, in vier Gleisen zusammengefaßt, neben der neuen Nord-Süd-Stadtbahn für den Fernverkehr in der Gegend des heutigen Gleisdreiecks unter die Erdoberfläche zu tauchen, eine unterirdische Haltestelle am Potsdamer Platz und eine weitere vor dem Brandenburger Tor zu schaffen. Von hier würde ein Gleispaar am nördlichen Spreeufer entlang mit einer Umsteigestation zur alten Stadtbahn am Bahnhof Friedrichstraße und einer Umsteigestation zur Friedrichstraßenlinie am Oranienburger Tor nach dem Stettiner Bahnhof gehen, während das andere Gleispaar vom Brandenburger Tor nach dem neuen Zentralbahnhof und weiter durch die Invalidenstraße ebenfalls nach dem Stettiner Bahnhof zu führen wäre. Aus dem heutigen Stettiner Bahnhof würde dann der Vorortverkehr auf den vorhandenen vier Personengleisen über den Gesundbrunnen gehen und sich dort in die drei Richtungen nach Bernau, Oranienburg und Tegel gabeln.

Der Güterbahnhof am Stettiner Bahnhof würde hierdurch keine Einschränkung erfahren; im Gegenteil würden einige Erweiterungen, die recht wünschenswert sind, möglich sein.

Von der Görlitzer Bahn würden, wie vorher gesagt, die Ferngleise bereits in der Gegend von Königswusterhausen abschwenken und mit der Dresdner Bahn nach Berlin hineinzuführen sein. Die Gleise zwischen Königswusterhausen und dem Görlitzer Bahnhof in Berlin würden lediglich dem Vorortverkehr und dem Güterverkehr dienen. Vom Görlitzer Bahnhof würde die Vorortlinie unterirdisch weitergeführt werden und Umsteigegelegenheit erhalten: an der Oranienstraße zur Hochbahn, am Moritzplatz zur Schwebebahn, in der Leipziger Straße zur Friedrichstraßenlinie, am Leipziger Platz zur Untergrundbahn, am Brandenburger Tor zu den Nord-Süd-Vorortlinien, am Zentralbahnhof zu den Fernbahnen. Vom neuen Zentralbahnhof führte die Linie weiter durch die Straße Alt-Moabit, die Rathenower- und Birkenstraße, kreuzte dann die Hamburger Gleise und gabelte sich beim Bahnhof Beusselstraße in zwei Vorortlinien, von denen die eine über Spandau nach Nauen liefe, die andere die Jungfernheide in der Richtung nach Tegelort durchquerte, um das Gelände des westlichen Havelufers aufzuschließen.

Verbindung der südöstlichen und nordwestlichen Vorortbahnen.

Bei dem strahlenförmigen Ausbau der Vororte ergibt sich bald eine Entfernung von dem Innern der Stadt, bei der die Straßenbahnen und Automobilomnibusse für den Personenverkehr nach der Geschäftsstadt zu viel Zeit erfordern, so daß die Vorortseisenbahnen die Hauptträger des Personenverkehrs werden. Von dieser Grenze ab wird die zusammenhängende Bebauung aufhören, die einzelnen Ansiedelungen werden vielmehr von den einzelnen Eisenbahnstationen aus anwachsen. Dadurch, daß man diesen Stationen ausreichende Abstände gibt, ist es ohne Schwierigkeiten zu erreichen, daß zwischen den einzelnen Ansiedelungen auch für die weitere Zukunft genügende Freiflächen bleiben.

Grenze der zusammenhängenden Bebauung.

Es kommt dabei nicht auf die räumlichen Entfernungen der neuen Ansiedelungen von Berlin an, sondern lediglich auf die Fahrzeit der Eisenbahnen. Diese Fahrzeit wird nun erhöht durch die Aufenthalte auf den vielen Haltestellen in der Stadt und der nächsten Zone, ferner ist durch den verhältnismäßig geringen Abstand dieser Haltestellen die höchste Fahrgeschwindigkeit auf etwa 50 km in der Stunde begrenzt, woraus eine Reisegeschwindigkeit von nur 20 bis 25 km stündlich sich ergibt. Es ist daher für die Aufschließung des weiteren Geländes wünschenswert, daß die Züge aus dieser äußeren Zone die innere Zone des Vorortgeländes ohne Aufenthalt durchfahren. Die innere Zone wird man etwa derart zu begrenzen haben, daß die Fahrzeit von dem Zentralbahnhof eine halbe Stunde beträgt. Ein Beispiel für die geplante Gestaltung des Vorortverkehrs bieten die Verhältnisse der Wannseebahn. Dort gehen vom Potsdamer Bahnhof aus Züge, die auf allen Stationen halten, von denen einige bis Potsdam geführt werden, einige bis Wannsee, einige bis Zehlendorf, einige bis Steglitz. Neben diesen Zügen verkehren andere, die auf besonderen Gleisen bis Zehlendorf ohne Aufenthalt durchfahren, und auf den weiter gelegenen Stationen der Wannseebahn anhalten, endlich Züge, die bis Neu-Babelsberg ohne Aufenthalt durchfahren und erst von dort ab auf allen Stationen halten. Für diesen Schnellzugsvorortverkehr werden vom Pots-

Zonen des Vorortverkehrs.

Vorort-Schnellzüge.

damer Bahnhof aus die Ferngleise benutzt. Infolgedessen ist die Anzahl dieser Vorortschnellzüge heute sehr begrenzt. Die Entwickelung drängt aber naturgemäß darauf hin, daß man sämtliche wichtigen Vorortlinien viergleisig ausbaut. Das eine Gleispaar wird für die Züge dienen, die an allen Stationen halten, während auf dem anderen Gleispaar die Züge etwa von der Ringbahn ab bis zu einer halben Stunde Entfernung vom Zentralbahnhof (auf dem anderen Gleispaar gemessen) ohne Aufenthalt durchfahren.

Viergleisige Vorortlinie.

Während das bebaute Gelände von Groß-Berlin heute kaum 100 qkm ausmacht, würde es auf diese Weise möglich sein, das Gelände bis etwa 40 km Entfernung vom Zentralbahnhof in den gleichen Abstand zu bringen, wie heute Wannsee und Nikolassee liegen.

Geländeaufschließung.

An die von den Verfassern vorgeschlagenen, Berlin durchlaufenden acht Vorortgleise lassen sich natürlich noch einige weitere neu zu bauende Vorortlinien durch das Außengelände anschließen. So z. B. ist die Zweiglinie nach Spindlersfeld verlängert, in die Gebiete am Müggelsee, Seddinsee und Wernsdorfer See. Auch sind noch einige dem Fernverkehr dienende Bahnlinien vorhanden, die dem Vorortverkehr eröffnet werden können, wie die dünnen Linien in Abb. 8 zeigen. Wenn nun diese Anlagen voll ausgenützt sein werden, so wird es auch wegen der fortgeschrittenen Bebauung und der Entwicklung der Geschäftsstadt zweckmässig sein, neue Vorortverkehre aus der Ringbahn zu entwickeln. Die Verfasser glauben aber davon absehen zu sollen, Vorschläge zu machen für die Lösung von Aufgaben der ferneren Zukunft, für die es heute eine große Zahl von Lösungsmöglichkeiten gibt, von denen sich die günstigste erst aus der weiteren Entwickelung der Dinge, die heute nicht vorauszusehen ist, ergeben wird.

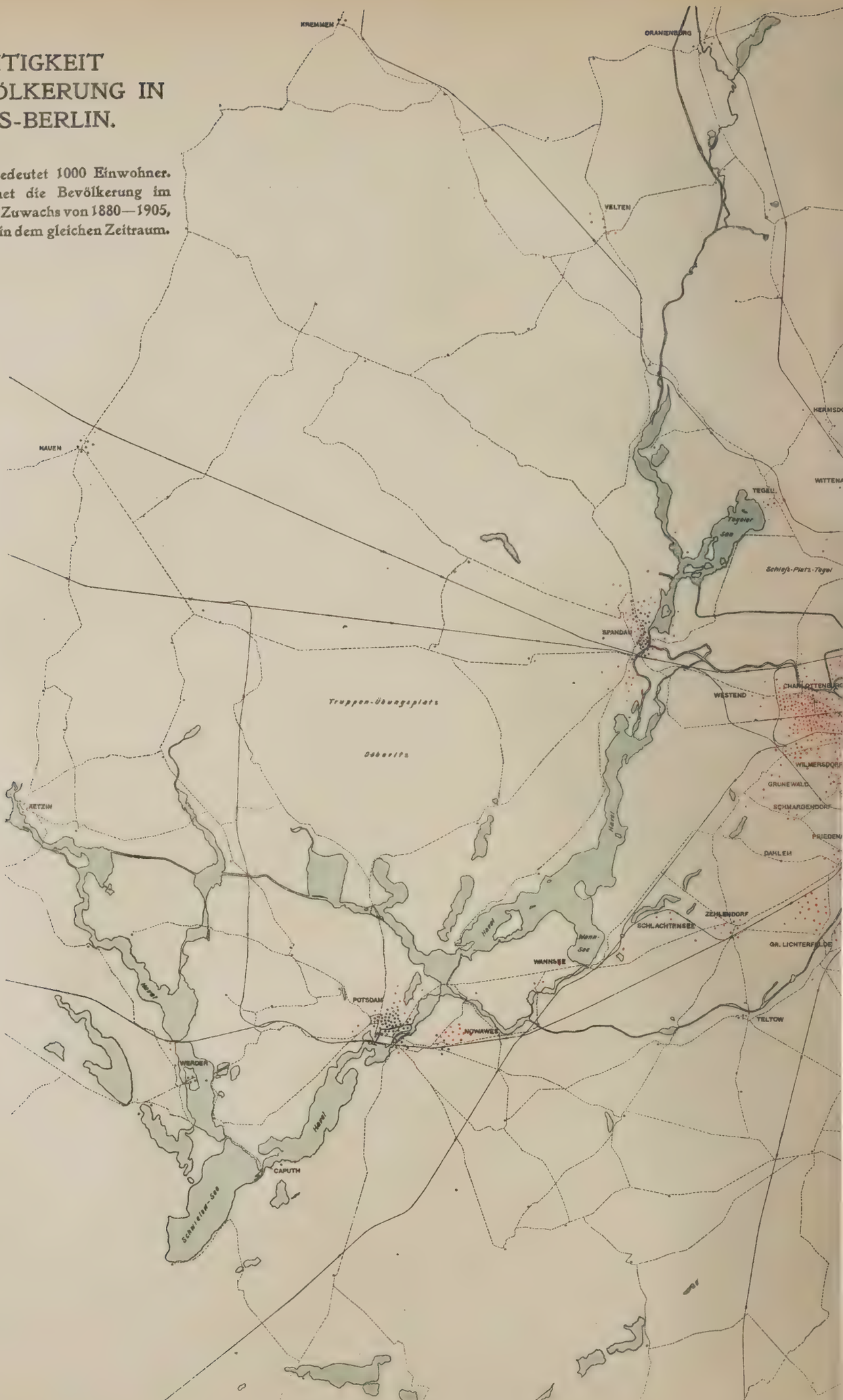
Ferner ist es nicht unwahrscheinlich, daß neben den Vorortlinien der Staatsbahnen ein davon unabhängiges Netz von Vorortlinien entsteht, das Anschluß an die innerstädtischen Schnellbahnen bekommt, wobei gegebenenfalls die Züge auf die innerstädtischen Schnellbahnen übergehen können, in den meisten Fällen aber die Errichtung von bequemen Umsteigestationen wirtschaftlicher sein wird. Zu erwarten ist eine solche Entwickelung beispielsweise im nordöstlichen Vorortgebiet im Anschluß an die vom Alexanderplatz ausstrahlenden Stadtbahnen (vergl. den folgenden Abschnitt).

Verlängerung der innerstädtischen Schnellbahnen.

In der weiteren Zukunft wird es sich ferner empfehlen, die strahlenförmig von Berlin auslaufenden Vorortlinien durch eine Ringlinie untereinander zu verbinden, die vielleicht in 10 bis 15 km Entfernung von der jetzigen Ringbahn zu führen wäre. Die Verfasser glaubten auf die Festlegung einer solchen Personenringbahn verzichten zu sollen, da sich noch gar nicht übersehen läßt, wie sich die Bebauung des Geländes tatsächlich gestalten wird, und da bei der vorgesehenen weiträumigen Bebauung auf absehbare Zeit keine Gefahr besteht, daß ihr Weg verbaut werden könnte.

DICHTIGKEIT DER BEVÖLKERUNG IN GROSS-BERLIN.

Jeder Punkt bedeutet 1000 Einwohner. Schwarz bezeichnet die Bevölkerung im Jahre 1880, rot den Zuwachs von 1880—1905, grün die Abnahme in dem gleichen Zeitraum.



GEDRUCKT BEI ERNST

MUTH A.-G., BERLIN.

Soll nun das vorgeschlagene Netz der Vorortbahnen dem Zwecke einer weiträumigeren Ansiedelung der großen Massen der Bevölkerung gerecht werden, so ist es nötig, daß niedrige Fahrpreise angesetzt werden. Es wäre daher zu erwägen, ob nicht eine Form gefunden werden könnte, bei welcher die Anlagekosten der Vorortbahnen aus der Rentabilitätsrechnung ausscheiden. Der Gedanke liegt nahe, sie ebenso wie die Straßenbaukosten den aufzuschließenden Terrains zu belasten, so daß die Fahrpreise lediglich zur Deckung der Betriebsausgaben und der Kosten für Unterhaltung und Erneuerung der Anlagen ausreichen müßten. Die Baukosten der Bahnen auf die Terrainwerte zu schlagen, ist natürlich in dem Falle einfach, wenn es sich um ausreichend große, bisher unbebaute Flächen handelt, die in den Händen weniger Besitzer sind. Das ist auch berechtigt, insoweit diese Terrains durch die Bahn eine erhebliche Wertsteigerung erfahren. Nahezu unmöglich wird dagegen eine gerechte Verteilung der Baukosten auf den Grundbesitz, wenn dieser bereits in viele kleine Flächen aufgeteilt und mit Gebäuden besetzt ist, wie beispielsweise im Innern der Stadt. Hier wird meistens der Anteil der Bahnen an der Wertsteigerung der Grundstücke sehr schwer zu beziffern sein.

Niedrige Fahrpreise.

Auf alle Fälle muß angestrebt werden, die Baukosten so niedrig wie möglich zu halten; daher wird man die Tunnel- und Hochbahnstrecken, die im Innern der Stadt ja nicht zu vermeiden sind, auf das allernotwendigste beschränken müssen, und sobald wie möglich im Außengelände auf den gewöhnlichen Erdbau mit Damm und Einschnitt übergehen, jedoch wird mit Rücksicht auf den künftigen Anbau des Geländes die Führung der Bahnen in Geländehöhe nach Möglichkeit zu vermeiden sein.

Niedrige Baukosten.

5. Die Stadtbahnen.

Die im vorigen Abschnitt vorgeschlagenen Verbindungen der staatlichen Vorortlinien werden auch für den eigentlichen Stadtverkehr nicht ohne Bedeutung sein. Jedenfalls wird für die Vorortlinie Moabit-Görlitzer Bahnhof ein starker Stadtverkehr zu erwarten sein, da sie Moabit und die Luisenstadt mit der Geschäftsstadt verbindet.

Moabit-Görlitzer Bahnhof.

Unter den inzwischen genehmigten neuen Stadtbahnlinien ist bei weitem die wichtigste die Friedrichstraßen-Linie. In dem Plan, der dem Ausschreiben dieses Wettbewerbes beigefügt ist, war vom Kreuzberg aus eine Verlängerung der Friedrichstraßenlinie nach Westen in der Richtung auf Wilmersdorf zu vorgesehen. Diese Verlängerung dürfte inzwischen gegenstandslos geworden sein. Dafür schlagen die Verfasser vor, die Friedrichstraßenlinie am Halleschen Tor zu gabeln in eine Linie über Tempelhof nach Mariendorf und eine andere Linie durch die Blücherstraße und die Hasenheide nach Rixdorf. Dementsprechend ist im Norden am Weddingplatz eine Gabelung vorgesehen, wobei die eine Linie durch die Seestraße mit späterer Verlängerung nach Tegel, die andere Linie durch die Reinickendorfer Straße nach Norden zu führen wäre.

Friedrichstraßen-Linie.

Südwestliche Stadtlinie.

Genehmigt ist inzwischen auch eine Linie durch Schöneberg, die vom Nollendorfplatz ausgeht, und eine Linie durch Wilmersdorf nach Dahlem vom Wittenbergplatz aus. Mit diesen Linien ist also als gegebenen Faktoren zu rechnen. Für den Fall, daß bis zur Veröffentlichung des Wettbewerbes eine Entscheidung über die gegenwärtigen Streitpunkte zwischen Schöneberg, Wilmersdorf und Charlottenburg noch nicht getroffen sein sollte, würden die Verfasser im Hinblick auf die zukünftige Gestaltung des Groß-Berliner Schnellbahnnetzes vorschlagen, den bestehenden Charlottenburger Teil der Untergrundbahn am Wittenbergplatz zusammenzuschließen mit der neuen Verstärkungslinie, die die Verbindung nach der Ostlinie der Hochbahn herstellen soll, und in diese Linie vorläufig auch die Schöneberger Linie einzuführen. Dagegen würde die Wilmersdorfer Linie den Gleisanschluß in der Richtung nach dem Spittelmarkt bekommen. Da die Schöneberger und Wilmersdorfer Linien im wesentlichen durch neu aufzuschließendes Gelände gehen, da also die Leistungsfähigkeit der neuen Bahnanlagen für eine ganze Reihe von Jahren bei weitem nicht ausgenutzt werden wird, so wird es sehr wohl möglich sein, noch eine Reihe von Jahren am Wittenbergplatz einen wechselweisen Übergang der Züge vom Spittelmarkt teils nach Charlottenburg, teils nach Wilmersdorf durchzuführen.

In den zugehörigen Plänen ist allerdings die Verstärkungslinie gemäß dem Stande der Angelegenheit zur Zeit der Absendung dieser Arbeit vom Wittenbergplatz durch die Kurfürstenstraße gezeichnet. Es will den Verfassern aber scheinen, als ob es richtiger wäre, sie beiderseits der bestehenden Gleise vom Wittenbergplatz bis zum Nollendorfplatz zu führen, um den Zusammenschluß mit der Schöneberger Linie so gestalten zu können, daß später eine selbständige Verlängerung der Schöneberger Linie in bequemer Weise möglich bleibt. Mit Rücksicht aber auf die großen Zuschüsse, die die Schöneberger Bahn in den nächsten Jahren erfordern wird, scheint es richtig, mit dieser Verlängerung zu warten, bis das von der Schöneberger Bahn aufgeschlossene Gelände einigermaßen bebaut ist.

Mit den beiden bisher genehmigten Linien wird aber künftig das Verkehrsbedürfnis der südwestlichen Gebiete nicht befriedigt werden können.

Charlottenburg-Alexanderplatz.

Vorgesehen ist daher ferner für später eine Bahnlinie durch den Kurfürstendamm, die durch die Joachimstalerstraße Anschluß an die beiden Bahnhöfe am Zoologischen Garten erhält und dann entlang der Tiergartenstraße zum Brandenburger Tor geführt ist, hier eine Umsteigestation zu den drei Vorortlinien bekommt, dann durch die Straße Unter den Linden über den Schloßplatz durch die Königstraße nach dem Alexanderplatz führt und sich hier in die beiden Richtungen Greifswalder Straße und Landsberger Allee gabelt. Diese Linie würde neben der Linie Moabit-Görlitzer Bahnhof, die sie am Brandenburger Tor kreuzt, eine wirksame südliche Entlastungslinie der Stadtbahn gemäß dem im vorigen Abschnitt entwickelten Programm bedeuten.

Am Zoologischen Garten würde die Linie Kurfürstendamm—Alexanderplatz einen Anschluß erhalten von einer Bahn, die von Friede-

nau her im Zuge der Kaiser-Allee nach Norden zu führen wäre, vorläufig am Zoologischen Garten in die vorgenannte Bahn einmündete und später über die Station Tiergarten entlang der Spree durch die Beusselstraße nach der Seestraße fortzusetzen wäre. Diese Verlängerung über den Zoologischen Garten hinaus nach Norden würde etwa in Frage kommen, sobald die Schöneberger Linie für die Verlängerung reif geworden ist.. Friedenau-Seestraße.

Die Schöneberger Linie wäre alsdann am Brandenburger Tor in die Linie Kurfürstendamm—Alexanderplatz einzuführen. Schöneberg-Alexanderplatz.

Wird nun die Berechtigung dieser Linie für die Zukunft anerkannt, so ergibt sich daraus, daß alsdann auch für die Zukunft die Verbindungen mit der heutigen Untergrundbahn derartig gestaltet werden sollten, daß Charlottenburg mit der Warschauer Brücke, Wilmersdorf mit dem Spittelmarkt durchgehende Gleisverbindung erhält.

Erheblich dringender aber als die Linien nach den südwestlichen Vororten erscheint den Verfassern eine Linie von Reinickendorf über Gesundbrunnen, Alexanderplatz, Moritzplatz nach Rixdorf und Britz. Reinickendorf-Britz. Von den beiden vorliegenden Projekten, dem der Schwebebahngesellschaft und der A.E.G., halten die Verfasser das Schwebebahnprojekt aus technischen Gründen für das bessere. Infolge der schmaleren und durchsichtigeren Gestalt des Bahnkörpers und der Fähigkeit, erheblich kleinere Krümmungshalbmesser anzuwenden, beeinträchtigt die Schwebebahn die Straßen weniger als eine gewöhnliche Hochbahn. Daher kommt man mit ihr noch in oberirdischer Bauweise durch Straßenzüge hindurch, durch die man eine gewöhnliche Hochbahn nicht mehr führen könnte, in denen man sonst die unterirdische Bauweise wählen müßte.

Mit den bisherigen Vorschlägen erhalten die meisten Stadtgebiete vorzügliche Schnellbahn-Verbindungen untereinander, nur das östliche Stadtgebiet zwischen der Stadtbahn, dem Nordring und der Schönhauser-Allee ist noch nicht in genügender Weise versorgt. Außerdem fehlt noch eine nördliche Entlastungslinie zur Stadtbahn gemäß den Ausführungen des vorigen Abschnittes. Östliches Stadtgebiet.

Im Osten ergibt sich eine große Schwierigkeit aus dem Umstande, daß alle Hauptverkehrsadern von der Frankfurter-Allee bis zur Prenzlauer-Allee radial auf den Alexanderplatz führen, und daß diese Straßen in dem Gebiet zwischen Alexanderplatz und Friedenstraße viel zu schmal sind.

Der Gedanke liegt nahe, eine nördliche Entlastungslinie der Stadtbahn herzustellen, durch eine Linie von Lichtenberg durch die Frankfurter-Allee, Friedenstraße, Elsasserstraße, Invalidenstraße nach Alt-Moabit, alsdann würde die Linie durch die Prenzlauer-Allee am Alexanderplatz in einem Kopfbahnhof endigen müssen. Vielleicht verdient aber eine andere Lösung den Vorzug, daß man nämlich die von Lichtenberg kommende Linie durch die Frankfurter-Allee über den Alexanderplatz in die Prenzlauer-Allee führt und am Alexanderplatz eine bequeme Umsteigestation auf die übrigen dort zusammenlaufenden Schnellbahnen einrichtet. Lichtenberg-Alexanderplatz-Prenzlauer-Allee.

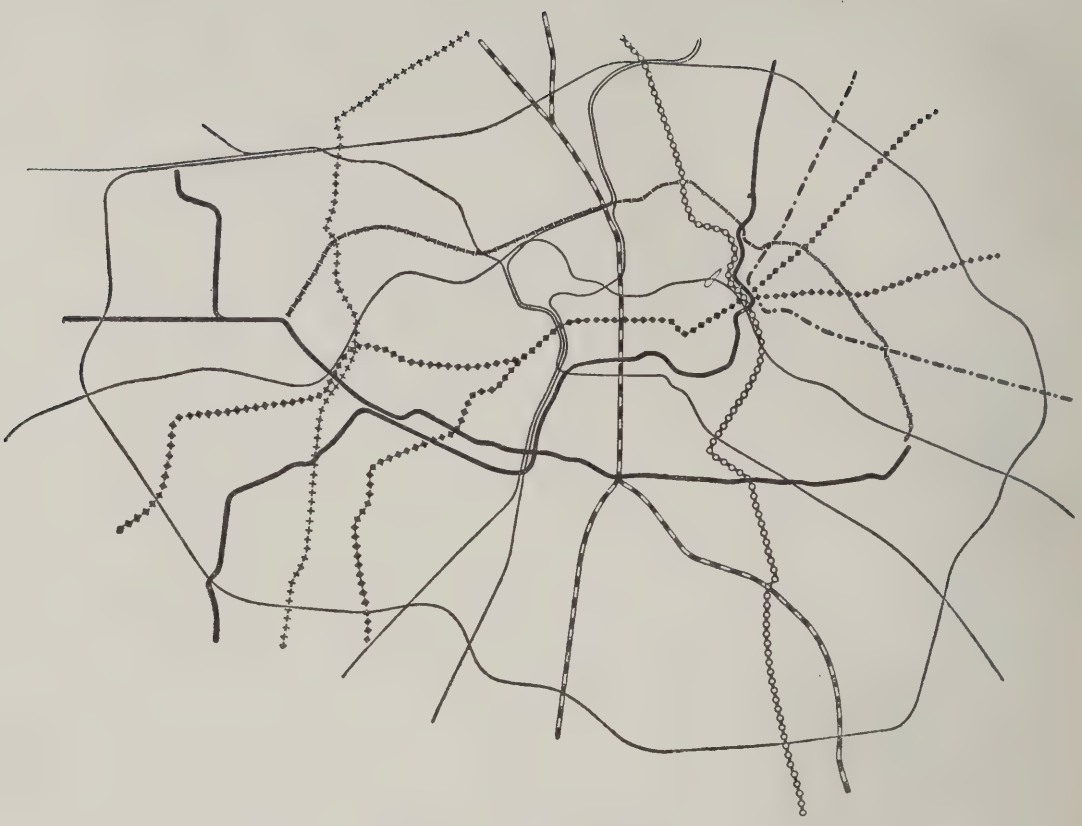


Abb. 11. Linienplan der innerstädtischen Schnellbahnen.

Die nördliche Entlastungslinie der Stadtbahn würde in diesem Falle vom Endpunkt der Hochbahn an der Warschauer Brücke durch die Memeler- und Friedenstraße, über das Prenzlauer- und Schönhauser-Tor unter einer Verbreiterung des Anfanges der Schönhauser-Allee durch die Fehrbelliner- und Anklamerstraße und in einem Durchbruch am Stettiner-Bahnhof vorbei in die Invalidenstraße, Alt-Moabit, die Franklin- und Marchstraße zur Haltestelle Knie der bestehenden Untergrundbahn führen. Diese Lösung ist in Abbildung 11 dargestellt.

Einfache Gabelungen der Linien.

Bei der gegebenen Gestaltung des Straßennetzes ergibt sich die Unmöglichkeit für jeden Vorort oder Stadtteil eine selbständige Linie durch die Geschäftsstadt hindurchzuführen. Es läßt sich nicht vermeiden, daß man die Außenlinien teilweise miteinander vereinigen muß, um überhaupt den Anschluß an die Geschäftsstadt zu bekommen. Das von den Verfassern vorgeschlagene Netz ist von dem Gesichtspunkt aufgestellt, daß die Linienverzweigungen auf einfache Gabelungen beschränkt bleiben: immerhin wird dann die Leistungsfähigkeit auf den abgezweigten Linien nur halb so groß wie auf den Stammlinien sein können; die Verfasser glauben aber die Verteilung der Verzweigungen derart vorgenommen zu haben, daß sie den tatsächlich zu erwartenden Stärken der Verkehrsströme entsprechen werden.

Das vorstehend skizzierte Bahnnetz würde nach seiner Fertigstellung Schnellverbindungen zwischen allen Stadtteilen ermöglichen; da aber naturgemäß nicht jeder Vorort eine direkte Linie nach jedem anderen Vorort

haben kann, so wird auf diesem Netz, wie in London und Paris, der Umsteigeverkehr eine bedeutende Rolle spielen. Deshalb wird es nötig sein, auf die Anlage der Kreuzungsbahnhöfe besondere Sorgfalt zu verwenden, dahingehend, daß kurze Verbindungswege zwischen den verschiedenen Bahnsteigen geschaffen werden, ohne daß die Fahrgäste erst ein Stück über die Straße gehen müssen, um von einem Bahnsteig auf den anderen zu gelangen. Umsteigeverkehr.

Auch würde eine Tarifgemeinschaft zwischen den staatlichen, städtischen und privaten Bahnen anzustreben sein. Fahrpreise und Anlagekosten.

Vor allem aber sollten die Tarife möglichst niedrig bemessen werden, und das führt zu der Forderung, bei den Anlagekosten die äußerste Sparsamkeit walten zu lassen.

Von einem wechselweisen Übergang der Züge zwischen den einzelnen Linien wird man bei der grundsätzlichen Gestaltung des Netzes zweckmäßigerweise gänzlich absehen. Wenn bei den Fernbahnen die Forderung eines einheitlichen Bahnprofiles und die Einhaltung gewisser Normalien bei den Bauanlagen an erster Stelle steht, so ist das hier begründet vorzugsweise durch die Rücksichten auf den Güterverkehr, der zum überwiegenden Teil mit vollen Wagenladungen arbeitet und bei dem die Züge in so großen Abständen verkehren, daß demgegenüber der Zeitaufwand für die Umleitung eines Zuges von einem Gleis aufs andere keine Rolle spielt. Im Stadtbahnverkehr gelten diese Rücksichten nicht. Bei dem Betriebe der innerstädtischen Schnellbahnen aber muß an sich, wegen der Vielheit und Zersplitterung der Verkehrsziele und Verkehrswege der einzelnen Fahrgäste, in umfangreichem Maße umgestiegen werden. Die Erfahrungen der bestehenden Stadtbahnen führen zu dem Ergebnis, daß bei einem Betriebe mit Umsteigen der Reisenden eine ganz erhebliche Abkürzung in der Aufeinanderfolge der Züge möglich ist gegenüber einer Betriebsweise mit Überleitung der Züge auf die verschiedenen Linien. Es handelt sich dabei um eine Steigerung der Leistungsfähigkeit um 30—50%.

Wenn es demnach richtig scheint, jede einzelne Bahnlinie für sich zu betreiben unabhängig von den anderen, so hat die Forderung eines einheitlichen Bahnprofiles nur noch nebensächliche Bedeutung. Es würde den Verfassern beispielsweise nicht richtig scheinen, die Untergrundstrecken durchweg nach dem Profil der Hauptbahnen anzulegen. Dies wird man nur bei den Linien wählen, die den Zusammenschluß der bisher getrennten Vorortbahnen herstellen sollen. Andererseits würden die Verfasser es für fehlerhaft halten, die künftigen Hauptlinien dem schmalen Wagenprofil der bestehenden Hoch- und Untergrundbahn anzupassen, das hier gewählt wurde, um eine Ersparnis der Tunnelbaukosten zu erzielen. Lichtes Profil der Bahnen.

Auch glauben die Verfasser davon absehen zu sollen, für die Bauweise der einzelnen Linien, ob Untergrundbahn, ob Hochbahn, ob Schwebebahn, heute bereits bestimmte Vorschläge zu machen, da die Zweckmäßigkeit der einzelnen Bauweisen davon abhängen wird, in welchem Umfange Straßenerweiterungen und Straßendurchbrüche hergestellt werden. Bauweise.

Wenn aber gegenwärtig in der Bevölkerung vielfach die Meinung vertreten wird, daß innerstädtische Schnellbahnen nur in der Bauweise der Untergrundbahn zugelassen seien, so müssen die Verfasser dieser Auffassung auf das entschiedenste widersprechen. Sie glauben vielmehr als Grundsatz aufstellen zu sollen, daß vor allen Dingen neben einer möglichst hohen Leistungsfähigkeit und Fahrgeschwindigkeit möglichst niedrige Fahrpreise von den innerstädtischen Schnellbahnen gefordert werden müssen. Das bedeutet, daß die Untergrundstrecken der Bahnen auf die Stadtgebiete beschränkt bleiben, in denen es tatsächlich unmöglich ist, mit der Hoch- Untergrundbahn. Hochbahn.

Schwebebahn.

bahn hindurchzukommen. Wo aber die Führung einer Linie in ganzer Länge oberirdisch ist, wird im allgemeinen die Schwebebahn den Vorzug vor der gewöhnlichen Hochbahn verdienen. Man wird daher bei den einzelnen Linien künftig sorgfältig zu prüfen haben, ob es sich empfiehlt, von vornherein durch die heutigen Engpässe in der Untergrundbauweise hindurchzugehen, oder aber eine Verbreiterung der Engpässe vorzunehmen, um die Bahn oberirdisch hindurchzuführen. Es scheinen mehrere Fälle möglich, wo die letztere Lösung die zweckmäßigere sein dürfte.

Bei den Untergrundbahnen ergeben sich große Schwierigkeiten an den Kreuzungsstellen. Im Verkehrsinterresse muß gefordert werden, daß zwischen den Bahnsteigen der beiden Haltestellen bequeme Verbindungen geschaffen werden, diese sind in den meisten Fällen nur möglich, indem man die Bahnsteige kreuzweise übereinander legt, infolgedessen ist die eine Haltestelle tief in das Grundwasser zu versenken. Wenn nun eine Untergrundlinie mehrere andere Untergrundlinien und außerdem vielleicht noch einige Wasserläufe in tiefer Lage kreuzen muß, so ergeben sich daraus so enorme Kosten, daß es doch wohl in einzelnen Fällen gerechtfertigt sein könnte, eine ursprünglich als Untergrundbahn vorgesehene Linie endgültig doch als Hochbahn auszuführen, wenn sie auch durch einen Straßenzug gehen sollte, in dem man sich bisher eine Hochbahn nicht recht vorstellen konnte.

Das Netz der innerstädtischen Schnellbahnen wird durch Verlängerung der Linien ins Außengelände in hohem Maße erweiterungsfähig sein. Auch wird man später an mehrere innerstädtische Schnellbahnen neue selbständige Vorortbahnen in gewöhnlichem Erdbau anschließen können, gegebenenfalls mit unmittelbarem Uebergang der Züge. Im allgemeinen aber wird es wirtschaftlicher sein, den Betrieb der Linien zu trennen, und die Reisenden umsteigen zu lassen. Der Anschluß der neuen Vorortbahnen an die innerstädtischen Linien dürfte sich dann in ähnlicher Form empfehlen, wie die Stadtbahnlinie Frankfurter Allee am Alexanderplatz an die dort zusammenlaufenden Stadtbahnen angeschlossen werden soll.

Allmählicher Ausbau.

Selbstverständlich denken die Verfasser nur an einen allmählichen Ausbau des vorher skizzierten Schnellbahnnetzes, entsprechend dem allmählich anwachsenden Bedarf nach Schnellbahnen.

6. Die Straßenbahnen.

Verkehrsaufgaben.

Ein erheblicher Teil der Verkehrsaufgaben, der bei der heutigen räumlichen Ausdehnung Groß-Berlins naturgemäß den Schnellbahnen zufallen würde, wird heute von den Straßenbahnen mitbesorgt, da Schnellbahnen noch nicht in genügender Ausdehnung vorhanden sind. Immerhin ist nach den bisherigen Erfahrungen nicht anzunehmen, daß mit einer erheblichen Ausdehnung des Schnellbahnnetzes ein Rückgang im Straßenbahnverkehr eintreten wird; allerdings wird ein erheblicher Teil des künftigen Verkehrszuwachses auf die neu zu bauenden Schnellbahnen entfallen und selbstverständlich wird das Straßenbahnnetz sich in seiner Betriebsweise dem neuen Schnellbahnnetz anpassen müssen.

Straßenbahn und Schnellbahn.

Die seitherige Erfahrung hat gezeigt, daß die unabhängig von der Straße geführten Verkehrslinien nicht den Erfolg haben, den Verkehr von der Straße wegzuziehen, sondern daß nach wie vor ein Bedürfnis für die die Straßen bedienenden Verkehrsmittel bestehen bleibt. Vgl. Bericht der Royal Commission on London Trafic, 1905.

Die Schnellbahnen werden immer mehr den Verkehr auf die größeren Entfernungen an sich ziehen, die Straßenbahnen dagegen den Verkehr auf kurze Entfernungen behalten und mit der weiteren Ausdehnung der Stadt auch immer weiter ausdehnen. Es wird daher der Betrieb der Straßenbahnen insofern eine Aenderung erfahren, als sich das heute von der Geschäftsstadt aus durchaus zentralisierte Straßenbahnnetz allmählich umgestalten wird in eine Reihe lokaler aneinander gereihter Straßenbahnnetze der einzelnen Stadtteile und Vororte, die zum Teil eine Verbindung untereinander durch Straßenbahngleise nicht mehr erhalten werden.

Änderung des Straßenbahnbetriebes.

Bekanntlich war von der Straßenbahngesellschaft das Projekt eingebracht worden, die Leipziger Straße und die Straße Unter den Linden mit Straßenbahngleisen zu untertunneln, um einen Ausweg aus den in den nächsten Jahren zu erwartenden Verkehrsschwierigkeiten zu finden. Die Möglichkeit einer solchen Lösung ist ohne weiteres zuzugeben.

Tunnelprojekte.

Die Verfasser sind jedoch der Auffassung, daß der Vorschlag der Straßenbahngesellschaft zurücktreten muß gegenüber den notwendigen Erweiterungen des Netzes der innerstädtischen Schnellbahnen und der Vorortbahnen. Bei den Vorschlägen, die die Verfasser hierfür machen, ist die Durchführung der Tunnelprojekte der Großen Berliner Straßenbahn nicht mehr möglich. Aber auch, wenn man für die Ausgestaltung des Schnellbahnnetzes zu anderen Lösungen kommen sollte, wie die Verfasser, bei denen die Durchführung der Straßenbahntunnel möglich wäre, so könnten die Verfasser sie trotzdem nicht empfehlen, da sie sich in dieser Hinsicht durchaus den gutachtlichen Äußerungen von Kemmann, Cauer und Blum anschließen und mit Stadtbaurat Krause der Auffassung sind, daß es richtiger ist, den Verkehrsstauungen im Zuge der Potsdamer und Leipziger Straße durch parallele entlastende Straßendurchbrüche abzuhelfen.

Aus diesem Grunde schlagen die Verfasser vor, die Französische Straße nach der Königgrätzer Straße durchzubrechen und für die Straßenbahn hiermit einen neuen Verkehrsweg von der Französischen Straße nach dem Kurfürstendamm zu eröffnen.

Entlastungsstraßen nördlich des Potsdamer Platzes.

Auch für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen am Potsdamer Bahnhof war der Gedanke mitbestimmend, durch unterirdische Verlegung der gesamten Bahnanlagen die Möglichkeit zu gewinnen, neue durchgehende Straßenzüge südlich der Leipziger Straße zu schaffen. Diese wären natürlich zu benutzen, um neben anderen beispielsweise auch die jetzt in der Linkstraße endenden Straßenbahnlinien nach der Geschäftsstadt durchzuführen.

Entlastungsstraßen südlich des Potsdamer Platzes.

Auch im übrigen Stadtgebiet ist eine Anzahl von Straßendurchbrüchen vorgesehen, die möglichst sämtlich benutzt werden sollen, um den Straßenbahnverkehr zu dezentralisieren. Namentlich bedürfen die vom Alexanderplatz nach Osten und Nordosten führenden Straßen einer durchgreifenden Verbreiterung bis zum Zuge der Friedenstraße.

Die vom Stadtbaurat Krause vorgeschlagenen Kreuzungen des Straßenzuges Unter den Linden durch Straßenbahntunnel am Opernplatz und vor

Straßenbahntunnel unter den Linden.

dem Brandenburger Tor halten die Verfasser für zweckmäßig und vorteilhaft, jedoch sollten sich diese Tunnelanlagen auf die Kreuzung des genannten Straßenzuges beschränken.

7. Sonstige Verkehrsmittel.

Omnibusbetrieb.

Der Omnibusbetrieb wird sich wahrscheinlich auch in Zukunft auf die Geschäftsstadt und ihre nähere Umgebung und vorzugsweise auf die asphaltierten Straßen beschränken. Er ist lebensfähig nur in dem Stadtgebiet, wo die zurückzulegenden Wege der einzelnen Fahrgäste kurz sind. Immerhin wird er auch in Zukunft neben den Schnellbahnen und Straßenbahnen eine bedeutende Rolle im gesamten Großstadtverkehr einnehmen. Dagegen kann er nicht in Wettbewerb treten mit den Straßenbahnen, wo es sich um die Zurücklegung verhältnismäßig großer Wege handelt. Auch die Automobilomnibusse können im inneren Stadtverkehr mit den Straßenbahnen nur dort konkurrieren, wo ein rascher Wechsel der Fahrgäste stattfindet, dagegen werden sie immer mehr Bedeutung gewinnen für den Ausflugsverkehr, da hierfür höhere Fahrpreise genommen werden können.

Elektrisierung der Straßenfuhrwerke.

Die großen Unzuträglichkeiten des Automobilverkehrs, das Geräusch und die Ausdünstungen, werden sich wahrscheinlich erheblich verringern lassen durch Einführung elektrischen Betriebes. Für den Omnibusbetrieb und den Lastfuhrwerkverkehr wäre allerdings der reine Akkumulatorenbetrieb zu teuer, aber nachdem die Bevölkerung sich an die einst so heiß umstrittene elektrische Oberleitung der Straßenbahnen gewöhnt hat, dürfte der Gedanke, auch den übrigen Fuhrwerkverkehr der Straße durch eine elektrische Oberleitung zu erleichtern und zu beschleunigen, der Erörterung nahe gerückt sein.

Die Verfasser denken zunächst daran, daß die wichtigsten Omnibuslinien mit elektrischen Automobilwagen betrieben werden, die ihre Energie aus einer hochliegenden Straßenleitung nehmen, ähnlich wie die Straßenbahnen. Die Schwierigkeiten an den Kreuzungen der neuen Leitungen mit den vorhandenen Straßenbahnleitungen lassen sich durch entsprechend geformte Stromabnehmer ohne große Mühe überwinden.

Untergrundbahnen der Postverwaltung.

Neuerdings ist wiederholt der Plan erörtert worden, zur Brief- und Paketbeförderung zwischen den Hauptpostämtern und den Fernbahnhöfen besondere Untergrundbahnen einzurichten. Hiervor glauben die Verfasser warnen zu sollen, denn diese Anlagen werden Raum in Anspruch nehmen, der für andere wichtigere Zwecke nicht entbehrt werden kann, und sie würden streckenweise den Bau der viel notwendigeren Untergrundbahnen für den Personenverkehr erheblich erschweren und verteuern. Die Verfasser sind der Ansicht, daß dieser Postverkehr in durchaus genügender Weise von Automobilen und von Fahrzeugen, die auf den Straßenbahngleisen verkehren, bewältigt werden kann.

Was den Lastfuhrwerkverkehr auf den Straßen anlangt, so weist Berlin im Vergleich mit anderen Städten, namentlich mit London, recht günstige Verhältnisse auf, die zurückzuführen sind auf die günstige Verteilung der Güterbahnhöfe im Stadtgebiet, ferner darauf, daß die großen industriellen Unternehmungen, die große Frachtmengen empfangen und versenden, meistens unmittelbaren Anschluß an die Eisenbahnen oder Wasserstraßen haben. Um also auch für die Zukunft den Lastfuhrwerkverkehr auf den Straßen nicht unnötig anwachsen zu lassen, wird es sich für die Gemeinden empfehlen, die Herstellung von Anschlußgleisen zwischen den Eisenbahnen und den industriellen Unternehmungen möglichst zu erleichtern.

Anschlußgleise für die Industrie.

8. Die Wasserstraßen.

In den Jahren 1900 bis 1906 bewegte sich der Güterverkehr Berlins in folgenden Zahlen:

	1900	1906
	Millionen	Tonnen
a. Eisenbahnen; angekommene Güter	6,30	8,76
„ abgesandte „	1,43	2,12
b. Wasserstraßen: angekommene „	4,78	7,44
„ abgesandte „	0,67	0,71

Die Zahlen sind insofern bemerkenswert, als sich im Gütereingang die Leistung der Eisenbahn um 40 %, die der Wasserstraßen um 55 % erhöht hat, während im Güterausgang die Leistung der Eisenbahn um 50 % gestiegen, die an sich geringfügige Leistung der Wasserstraßen dagegen nahezu stationär geblieben ist.

Anteil und verschiedene Entwicklung der einzelnen Verkehrswege.

Der Güterausgang besitzt, obwohl er in dem Umfang der zu bewegenden Massen hinter dem Gütereingang bedeutend zurücksteht, doch für das wirtschaftliche Gedeihen von Groß-Berlin eine erhöhte Bedeutung. Denn die versendeten Güter enthalten die hochwertigen Waren, die im Zustande des Rohmaterials in Berlin angelangt und hier durch die Gewerbetätigkeit in Fertigfabrikate umgeschaffen worden sind. Hier kommt der Leistung der Eisenbahnen bei weitem die erste Stelle zu. Soweit die Wasserstraßen bei dem Güterausgang beteiligt sind, dürfte es sich um die über Berlin geleitete Durchfuhr von Waren und Rohstoffen und um die aus Berlin zu bewirkende Abfuhr von Erde, Schutt, Müll usw. handeln.

Der Güterausgang.

Im Gütereingang dagegen fällt den Wasserstraßen die wichtige Aufgabe zu, der Großstadt eine große Anzahl von Massengütern zuzuführen. Unter diesen ragen an Menge hervor die Baumaterialien, Ziegelsteine, Bruchsteine, Erde, Kalk, Zement; die Heizstoffe, Steinkohle, Koks, Holz; die Nahrungsmittel Getreide, Mehl, Obst, Zucker u. a. Die Baumaterialien allein umfassen an 5 Millionen Tonnen, also nicht weniger als zwei Drittel des gesamten Güterverkehrs der Wasserstraßen.

Der Gütereingang.

Der Wert billiger und leistungsfähiger Zufuhrwege für die Heranschaffung von Massengütern bedarf kaum der Kennzeichnung. Ueber die Bedeutung, die den Wasserstrassen insbesondere für die Entwickelung von Berlin zukommt, ist oben S. 14 das nähere gesagt worden.

Aufgaben des Groß-Berliner Wasserverkehrs.

Aus den obigen Zahlen ergibt sich mit eindringlicher Deutlichkeit, nach welcher Richtung und zu welchen Zwecken eine Entwickelung der Einrichtungen für den Wasserverkehr von Groß Berlin erforderlich ist. Die Berliner Wasserstraßen haben in den letzten Jahrzehnten bedeutende Verbesserungen erfahren und sind in allerletzter Zeit durch den Teltowkanal erweitert worden. Die Eröffnung des Großschiffahrtsweges von Stettin steht in den nächsten Jahren bevor. Eine Steigerung des Berliner Durchgangsverkehrs steht demnach in Zukunft zu erwarten, während andererseits aus den obigen Ziffern klar hervorgeht, daß die Wasserwege eine große und sicher steigende Bedeutung für Groß-Berlin in der Zufuhr der Massengüter für den örtlichen Bedarf der Großstadt besitzen.

Unter diesen Verhältnissen käme als eine der künftigen Entwicklung vorbehaltene Aufgabe in Frage der Bau eines Umgehungskanals im Norden von Berlin, sowie der Bau einer zweiten Wasserstraße südlich des Teltowkanals. Die Linienführung dieser beiden Wasserstraßen würde indes immer eine solche sein, daß die städtebauliche Gestaltung der äußeren Vororte, soweit sie heute zur Entscheidung steht, hierdurch kaum in bestimmender Weise beeinflußt wird. Die Verfasser haben deshalb von der Einbeziehung dieser beiden eventuell in Aussicht zu nehmenden Wasserwege abgesehen, umsomehr als einer späteren Einfügung in die Außenbezirke des Gesamtplanes nicht vorgegriffen wird.

Neue Wasserstraße für Güterzufuhr.

Dagegen erschien, gemäß den oben besprochenen Bedürfnissen des Güterverkehrs die Führung von Wasserstraßen nach solchen Bezirken angezeigt, in denen die örtlichen Voraussetzungen für eine größere Güterzufuhr und Güterbewegung auf dem Wasserwege gegeben sind. Hier kommen in erster Linie die Bezirke in Betracht, für deren Entwicklung eine große Bautätigkeit zu erwarten steht, so daß der notwendige Verkehrsweg für die Zufuhr von Baumaterialien zu schaffen ist; ferner die Bezirke, in denen größere industrielle Betriebe des Wasserwegs für ihre Güterbewegung bedürfen. Beide Voraussetzungen treffen zusammen in den großen Geländeflächen, die sich im Norden Berlins von Tegel bis Niederschönhausen erstrecken. An dieser Stelle haben die Verfasser einen vom Tegeler See ausgehenden Stichkanal vorgeschlagen, der das nördliche Vorortsgelände aufschließt und gegebenenfalls das Anfangsstück bilden könnte für einen östlich weiter zu führenden Durchgangskanal.

Der Kanal würde, gemäß den oben dargelegten Verkehrsbedürfnissen, der Zufuhr von Baumaterial und von Massengütern dienen. Er durchschneidet ferner ein großes Industrieviertel, dem der Wasserweg die günstige Gelegenheit zur An- und Abfuhr von Gütern bietet. Das Straßenbild würde durch den Kanal eine ansprechende Gestaltung empfangen.

Wie aus den anliegenden Plänen hervorgeht, haben die Verfasser ferner eine Reihe örtlicher Verbesserungen der Wasserwege in Vorschlag gebracht; so wären beispielsweise bei der unteren Havel die gewundenen Engen bei Moorlake und bei der Pfaueninsel durch Wegbaggerung der vorspringenden Landzungen zu beseitigen. Die vorgesehenen lokalen Veränderungen der Wasserstraßen sind in den folgenden Abschnitten beschrieben.

III. GROSS-BERLIN.

Auf Grund der im ersten Abschnitt festgestellten leitenden Gedanken galt es nun:

1. die keilförmigen Freiflächen auf dem Plane festzulegen,
2. geeignete Stellen für neue Ansiedlungen zu finden,
3. neue Verbindungsstraßen zu planen, wo es an solchen fehlte, und endlich
4. Veränderungen und Verbesserungen der bestehenden Bebauungspläne vorzuschlagen, die vor allen Dingen darauf hinzielen, eine bessere Übereinstimmung zwischen der Bebauung der einzelnen Orte und so im ganzen ein einheitlicheres Bild zu schaffen.

1. Die Freiflächen.

Freiflächen.

Zur Schaffung der keilförmigen Freiflächen (oben S. 5) sind nach Möglichkeit die drei interessierten Faktoren: Staat, Stadt Berlin und Vorort-Gemeinden in gleicher Weise herangezogen worden.

Äußere Bezirke.

Vom Staate sind zunächst seine Wälder in der Umgebung Berlins für diesen Zweck fast vollständig in Anspruch genommen, von der Stadt Berlin ein großer Teil ihrer Rieselfelder, von den Gemeinden alles, was sich an Gemeindeforsten, Parks und Wiesen irgend verwerten ließ und außerdem noch bedeutende Strecken, die von der Gemeinde erst aus Privatbesitz zu erwerben wären. Die ins Innere eindringenden Freiflächenzipfel sind daher auch, wo es sich um Land handelt, das sich im Privatbesitz befindet, möglichst so gelegt worden, daß mehrere Gemeinden daran beteiligt sind und nicht einer einzelnen der Ankauf so großer Geländestücke zur Last fällt.

Nach innen eindringende Freiflächen.

Im einzelnen setzen sich die projektierten Freiflächen etwa folgendermaßen zusammen:

Westen:

1. Parforceheide,
   Gütergotzer Heide,
   Rieselfeld,
   Zentralfriedhof Südwest,
   ein Teil des Machnower Forstes,
   ein Teil von Zehlendorf und Düppel;

2. Forsten bei Potsdam,
   Grunewald (soweit noch nicht zur Bebauung bestimmt);
3. Döberitzer Truppen-Übungsplatz,
   Glienicker Heide,
   Charlottenburger Rieselfelder,
   Pichelswerder (südlicher Teil).

Norden:

1. Schönhagener Forst, Spandauer und Falkenhagener Forst, Tegeler Forst und See, Tegeler Schießplatz, Jungfernheide;
2. Oranienburger Forst, Bieselheide, Wald und Wiesen zwischen Glienicke und Lübars, ein schmaler Streifen auf Rosenthaler Gebiet bis über die Landstraße Wittenau-Rosenthal hinweg;
3. Ein Teil der Rieselfelder bei Schönerlinde, Schildow und Blankenfelde, Parkstreifen innerhalb Rosenthals, Schönholzer Heide, letztere als Park mit Randbebauung;
4. Bernauer Stadtforst, ein Teil der Rieselfelder westlich Schönow und zwischen Buch und Schönerlinde, Bucher Forst, Rieselfelder bei Französisch-Buchholz und Blankenburg, Schloßpark von Nieder-Schönhausen;
5. Christinenheide, Rieselgut Birkholz, ein Geländestreifen zwischen Birkholz und Lindenberg, der projektierte Zentralfriedhof Ahrensfelde, Rieselfelder nördlich Malchow.

Osten:

1. Mehrower Heide und das Gebiet zwischen dieser und Mehrow, das Gelände südlich Mehrow von Eiche bis zur Chaussee Hönow-Marzahn, ein Teil des Rieselfeldes südlich Marzahn, Fauler See und Oranke-See mit Umgebung und ein Streifen auf Weißenseer Gebiet,
2. Rieselfeld südlich Hellersdorf, südlicher Geländestreifen der Gemarkung Marzahn bis zum Industrie-Bahnhof;
3. Wald- und Wiesengelände zwischen Fredersdorf, Bollendorf, Neuenhagen, Dahlwitz und Münchehofe, Rieselfelder und Gemeindewäldchen bei Münchehofe, ein Teil der Dahlwitzer Forst, Parkstreifen durch Mahlsdorfer Wiesen, Kaulsdorfer Busch, Fuchsberge und das Waldgebiet bis an den Nordring;
4. Forst Köpenick mit Müggelsee, Köpenicker Stadtforst und Forst Grünau-Dahme, Wuhlheide, Plänterwald, Treptower Park.

Süden:

1. Forst Grünau-Dahme südlich der Spree, Flugplatz Johannisthal;
2. Rieselfeld und Gemeindewald von Klein-Ziethen, ein Streifen zwischen Groß-Ziethen und Lichtenrade, Buckow und Marienfelde, Britz und Mariendorf, ein durch Tempelhof gehender Streifen, der freibleibende Teil des Tempelhofer Feldes, Hasenheide und die Kirchhöfe an der Hasenheide;
3. Rieselfelder bei Groß-Beeren und Klein-Beeren, Diedersdorfer Heide, Klein-Beerener Heide, der größte Teil der Rieselgüter Friederikenhof, Hainersdorf und Ostdorf.

2. Neue Ansiedlungen.

Neuansiedlungen.

Selbständige neue Ansiedlungen in größerer Zahl bei Berlin vorzusehen, schien deshalb nicht angezeigt, weil sich die Bebauung zunächst doch immer um schon bestehende Dorfkerne herumgruppieren und an die vorhandenen Verkehrsanlagen anschließen wird. Die bestehenden Vororte können aber noch, selbst bei Belassung großer Freiflächen, auf Jahrzehnte hinaus Bewohner aufnehmen und werden es auch tun, sobald ihre Bahnlinien mehr als bisher mit dem Kern der Stadt in Verbindung gebracht und mit häufigeren und schnelleren Zügen befahren werden (vergl. Verkehrseinrichtungen).

Ein Bedürfnis nach vollständig neuen Ansiedlungen liegt also nur in begrenztem Umfange vor, und zwar: einmal für Niederlassungen wohlhabenderer Kreise in schöner Gegend mit guter Verbindung nach Berlin; die hierfür bislang in Frage kommenden Orte (Wannsee, Nikolassee,

Neubabelsberg) sind größtenteils ausgebaut und haben schon zu hohe Bodenpreise. Dann aber sind auch für die Bevölkerung mit geringerem Einkommen Ansiedelungen nötig, die vor allen Dingen billiges Land und gesunde Wohnverhältnisse bieten. Für beide Arten von Neusiedelungen erscheint das rechte, westliche Havelufer als der gegebene Platz. Seine Entfernung von Berlin ist nicht größer als die anderer, schon längst besiedelter Flächen; aber die Scheu vor den Kosten einer Havelüberbrückung hat bisher Eisenbahnverbindungen dorthin verhindert. Im vorliegenden Entwurfe sind zwei Eisenbahnlinien nach dem westlichen Havelufer vorgeschlagen worden, eine südlich und eine nördlich Spandau. (Vgl. Verkehrseinrichtungen.)

Aufschließung des westlichen Havelufers.

An der südlichen Bahnlinie werden die Dörfer Gatow, Cladow und Krampnitz sich zu Villenvororten entwickeln. Gatow und Cladow werden wegen ihrer schönen Lage an der Havel wahrscheinlich von der wohlhabenderen Bevölkerung bevorzugt werden. Daher sind hier im allgemeinen tiefere Baublocks für große Baustellen vorgesehen; ein Landstreifen zwischen beiden Orten wird von der Bebauung auszuschließen sein, im Westen schützt sie die große Freifläche des Döberitzer Exerzierplatzes und der Glienicker Heide vor Einengung durch andere Ansiedelungen. Eine weitere Station der Bahn zwischen dem Sakrower und Glienicker See wird an dieser idyllischen Stelle mitten im Walde einen neuen Ort — Neu-Sakrow — entstehen lassen, der sich an beiden Seeufern erstreckt. Dieser Ort wird sich ebenso wie Krampnitz mehr als ein Villen-Vorort für den Mittelstand erweisen, daher wird durch schmalere Baublocks dafür gesorgt werden müssen, daß sich auch weniger bemittelte Leute anbauen können. Industrielle Anlagen sollen in all diesen Orten ausgeschlossen sein. Es sollen reine Wohnplätze werden für solche, die ihre Arbeitsstätte in Berlin, Charlottenburg, Spandau oder Potsdam haben, jedoch werden auch ganz schmale Baublocks an Straßen von geringer Breite für kleine Reihenhäuser vorgesehen werden müssen, um Arbeitern und kleinen Handwerkern, ohne die eine gedeihliche Entwickelung solcher Kolonien nicht denkbar ist und die durch ihre wohlhabenderen Mitbürger leicht Arbeit und Verdienst finden können, gute Wohngelegenheit möglichst auf eigenem Grundstück zu bieten.

Neu-Sakrow.

Die an der nördlichen Bahnlinie entstehenden Orte sind vorzugsweise als Siedelungen für Arbeiter der großen Industriegebiete östlich der Havel gedacht (Tegel, Wittenau, Reinickendorf, mit denen Fähren- und Straßenbahnverbindung zu schaffen sein wird) und der neu sich am Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin ansiedelnden Industrien. Es sind außer Nieder-Neuendorf, den bestehenden Bahnstationen entsprechend, zwei weitere selbständige Ansiedelungen vorgesehen, die durch freibleibende Waldgebiete von einander getrennt, aber durch breite Straßen, gegebenenfalls auch Straßenbahnen, mit einander verbunden sind. Am Nieder-Neuendorfer Graben, der zum schiffbaren Stichkanal verbreitert ist, sind Industriegelände geplant, während das Havelufer selbst auf der ganzen Strecke von Nieder-Neuendorf bis zur neuen Eisenbahnbrücke von industriellen Anlagen ver-

Siedelungen für Industriearbeiter.

schont und für Promenadenwege, Spiel- und Badeplätze für die Anwohner vorbehalten bleiben soll. Das Industriegelände ist ebenfalls durch unbebaute Waldstreifen von den Wohnsiedelungen getrennt. Seiner ganzen Lage nach erscheint dieser Teil des westlichen Havelufers, wie keine andere Gartenstädte. Stelle bei Berlin, geeignet, Gartenstädte auf der Grundlage gemeinsamen oder genossenschaftlichen Bodenbesitzes zu schaffen, die einer großen Anzahl von Arbeitern eigene Wohnungen in gesunden Häusern bieten könnten.

3. Verbindungswege.

A. Die große Parkstraße.

Große Parkstraße. Zur Verbindung der großen keilförmigen Freiflächen und der dazwischenliegenden Vororte untereinander ist eine große Parkstraße geplant, die so breit angenommen ist, daß sie später auch eine Schnellbahn aufnehmen kann. Eine in ferner Zukunft vielleicht erforderliche äußere Ringbahnlinie (vgl. Verkehrseinrichtungen S. 18) könnte sich dieses Straßenzuges bedienen. Vorläufig aber wird sie mehr als Parkstreifen für die von den großen Freiflächen abgelegenen Ortschaften, wie als Verkehrsträger in Frage kommen.

Ihre Breite ist, wo sie nicht durch Ortschaften geht, auf 80 m angenommen; nach ihrem vollen Ausbau soll sie ein Profil erhalten, das in der Mitte eine Fläche für den Schnellverkehr, dann Promenadenwege mit Parkstreifen, Radfahrwege und wo erforderlich Reitwege, ferner an den Seiten Fahrdämme getrennt für den Automobil- und für den gewöhnlichen Fuhrwerksverkehr und Bürgersteige umfaßt. Dieses reiche Profil soll erst allmählich hergestellt werden; zunächst kann die Straße so schmal, als es der jetzige Verkehr zuläßt, gebaut, jedoch soll ein Fluchtlinienabstand von 80 m von vornherein festgesetzt werden. Es bleiben dann sehr tiefe Vorgärten übrig, die später eingezogen werden können.

Anfang der großen Parkstraße. Bei der Führung der Straße durch Ortschaften, waren zwei Gesichtspunkte maßgebend:

1. Sie in ihrer vollen oder doch einer annähernd gleichen Breite hindurchzubringen; wo das nicht möglich war, ist der Ort lieber umgangen worden;
2. den hübschen, alten Dorfauen mit ihren im Grün liegenden Kirchen und freundlichen einfachen Häusern ihren jetzigen Charakter zu erhalten; deshalb geht die Straße mit einer einzigen Ausnahme nicht durch diese Mittelpunkte der alten Dorfanlagen, sondern sucht sich in ihrer Nähe einen Umgehungsweg; dadurch wird der Durchgangsverkehr von der Dorfaue ferngehalten.

Richtung. Der Weg, den die Parkstraße nimmt, ist im einzelnen folgender:

Am Seeufer in Tegel beginnend, benutzt sie die Hauptstraße und August Müllerstraße in Tegel, durchschreitet die Bahn und geht ostwärts geradeaus auf dem Wittenauer und Tegeler Weg nach Wittenau, umgeht die Dorfaue nördlich und folgt der Wittenau—Rosenthaler Landstraße, durchquert die Hauptstraße in Rosenthal und wendet sich dann südostwärts unter Benutzung eines Stückes der Schönhausener Strasse im Bogen durch den noch wenig bebauten östlichen Teil von Nieder-Schönhausen auf den Schönhausener Schloßpark zu, den sie westlich des Krankenhauses von Norden nach

Süden durchquert, um sich dann wieder nach Südosten zu wenden und beim Bahnhof Pankow-Heinersdorf die Bahn zu kreuzen. Von hier geht sie durch Heinersdorfer Gebiet bis zur Rennbahn Weissensee, folgt der Nordgrenze von Weißensee und Hohen-Schönhausen, biegt auf der Straße Falkenberg—Marzahn nach Süden ab, am Westausgang Marzahns vorbei, vereinigt sich südlich Marzahn mit der Straße Marzahn—Biesdorf und folgt ihr bis zum Bahnhof Biesdorf; hier die Ostbahn kreuzend, benutzt sie die breit angelegte Hauptstraße der Kolonie Biesdorf, vereinigt sich mit der Biesdorf—Köpenicker Landstraße und geht auf dieser bis zum Bahnhof Köpenick. Hier folgt sie südlich der Bahn der neu angelegten Straße, die erst ein Stück nach Osten geht, dann nach Süden abbiegt und überschreitet die Spree östlich der Altstadt Köpenick mit einer neu zu erbauenden, bereits von der Gemeinde projektierten Brücke. Von hier geht sie zunächst nach Süden weiter und wendet sich dann in großem Bogen nach Westen, um die Spree bei der Rohrwallinsel zu übersetzen; geht danach in westlicher Richtung weiter, Adlershof südlich umgehend, dann mit der Adlershof—Rudower Straße vereinigt, auf Rudow zu. Kurz vor Rudow biegt sie rechts ab und geht, wiederum in westlicher Richtung, an Rudow vorbei, mündet nordwestlich Rudow in die Straße Rudow—Buckow, durchquert Buckow und folgt der Buckow—Marienfelder Straße, umgeht die Dorfaue von Marienfelde südlich und wendet sich dann auf bereits projektierter Straße nach dem Bahnhof Groß-Lichterfelde Süd, kreuzt hier die Bahn und schwenkt nordwestwärts auf Zehlendorf zu, überschreitet den Teltowkanal in der Nähe der Militärbadeanstalt, biegt dann in großem Bogen wieder nach Westen, kreuzt die Gelände der Laehrschen Anstalten in Zehlendorf und geht in gerader Linie auf die Potsdamer Chaussee zu, mit der sie sich kurz vor Wannsee vereinigt; kreuzt die Wannseebahn beim Bahnhof Wannsee und biegt dann scharf nach Norden um. Von da aus verfolgt sie die große Automobilstraße am Havelufer, bis über deren Kreuzung mit der Döberitzer Heerstraße hinaus, verläßt diese nördlich der Pichelsberge, um die Spandauer Eisenbahn beim Auswandererbahnhof zu kreuzen und gleich darauf die Spree auf einer bestehenden Brücke zu überschreiten und dann in die Chaussee Spandau—Haselhorst einzumünden. Sie geht dann durch Haselhorst, dessen Hauptstraße breit angelegt ist und durch Vorgarteneinziehung leicht noch breiter werden kann und von hier auf der Haselhorst—Tegeler Chaussee nach ihrem Ausgangspunkt in Tegel.

B. Andere neue Verbindungswege.

Außer dieser großen Parkstraße sind noch folgende Hauptverbindungsstraßen geplant:

1. Tegel—Charlottenburg. Die Straße bildet die Fortsetzung der Schönebergerstraße in Tegel nach Süden. Tegel-Charlottenburg.

Sie geht in gerader Linie über den Schießplatz Tegel, der als solcher in Zukunft aufgegeben werden und nur noch als Exerzier- und Flugplatz verwendet wird: Dann über den Spandauer Schiffahrtskanal nach der Spree, an dieser mit dem Tegeler Weg vereinigt entlang, übersetzt am Ostrande des Charlottenburger Schloßparkes die Spree in einer neuen Brücke und mündet am Luisenplatze in die Kaiser Friedrich- und Berlinerstraße.

Sie bildet — mit den Straßen- oder Schnellbahnen, die sich ihrer bedienen werden — den erwünschten Anschluß für Tegel an die Charlottenburger Straßenbahnen und die Untergrundbahn und somit eine Entlastung für die Müllerstraße, die bisher den ganzen Verkehr nach Tegel allein aufzunehmen hat.

2. Parkstraße Köpenick—Plänterwald—Tempelhofer Feld. Die Straße verfolgt den Zweck, die großen Parkflächen des Ostens und Südens, die Wuhlhaide, den Plänterwald und das Tempelhofer Feld zu verbinden. Sie benutzt das vorhandene wundervolle Eichengestell (eine vom großen Kurfürsten angelegte Allee), die an ihrem nordwestlichen Ende in gerader Richtung bis zur Spree verlängert wird. Von hier geht sie in westlicher Richtung durch den Plänterwald und auf vorhandenen Straßen durch Rixdorf bis aufs Tempelhofer Feld. Parkstraße Köpenick-Tempelhofer Feld.

3. Verbindungsstraße Schöneberg—Lankwitz—Marienfelde. (Vgl. Südende.) Schöneberg-Marienfelde.

4. Umänderung und Ergänzung bestehender Bebauungspläne.

Umänderungen bestehender Bebauungspläne in größerem Umfange sind nur in den Orten vorgenommen worden, die im vorliegenden Entwurfe im Maßstab 1 : 10000 durchgearbeitet worden sind. Dieser Durcharbeitung sind die Blätter 6, 7, 9 und 13, also der Westen, Norden und Süden zugrunde gelegt. Die Gestaltung der Bebauungspläne wurde hauptsächlich durch die im fünften Abschnitt erörterten Vorschläge bestimmt, die den Ersatz der Bauklassen I, II, A und B durch ein gemischtes System befürworten. Ferner durch das Streben, die Wohn- und Verkehrsstraßen streng zu unterscheiden, und Wohngebiete von Fabrikgelände — sei es auch nur durch eine breite Parkstraße — zu trennen.

Straßenführung.

Auf einfache, dem Gelände angepaßte Straßenführung in klaren Richtlinien oder straffen Kurven, wo solche erwünscht sind, wurde von den Verfassern besonderer Wert gelegt. Dabei ist ein Unterschied zwischen den Orten mit Flachbau und denen mit Hochbau durchgeführt; beim Hochbau herrscht das Streben nach gerader Linienführung vor, in den Villengegenden ist eine etwas freiere Linienführung gewählt, wobei die Verfasser jedoch stets bemüht blieben, ein übersichtliches Bild des ganzen Planes zu behalten und übertriebene Biegungen und Windungen zu vermeiden.

Im übrigen sind bei den einzelnen Orten etwa folgende Gesichtspunkte maßgebend gewesen.

A. Westen.

Charlottenburg.

Charlottenburg. Es handelte sich hier um eine Ergänzung des Bebauungsplanes auf dem Gelände zwischen Westend und dem Bahnhof Fürstenbrunn und Änderungen auf dem Gebiete um den Nonnendamm, den sogenannten Nonnenwiesen. Für beide kommt Hochbau in Betracht und zwar fünfstöckiger geschlossener Hochbau, so daß die gemischte Bauweise, die nur als Ersatz für vierstöckige Bebauung möglich ist, nicht angewandt werden kann. Daher sind Baublocks von nur etwa 50 m Tiefe angenommen, um den Bau von Hinterhäusern zu verhindern. Zur Ersparung von Straßenland ist von den S. 78 vorgeschlagenen und näher besprochenen Durchgängen reichlich Gebrauch gemacht. Die Hauptverkehrsrichtung für den erstgenannten Teil geht nach dem Bahnhof Fürstenbrunn und nach der elektrischen Bahn auf der Spandauer Chaussee, daher sind die Verkehrsstraßen vorwiegend von Norden nach Süden gerichtet. Das zerklüftete Gelände am Bahnhof Fürstenbrunn ist für Parkanlagen vorbehalten. Auf den Nonnenwiesen wird es sich am Spreeufer um Fabrikgelände, im nördlichen Teil, der an die als städtischen Park zu erhaltende Jungfernheide angrenzt, um Wohnbesiedelung, hauptsächlich mit Arbeiterwohnungen, handeln. Als große Verkehrsadern gehen der Nonnendamm und die Neue Tegel-Charlottenburgerstraße hindurch, die Hauptrichtung des täglichen Verkehrs wird nach dem Bahnhof Jungfernheide gehen.

Für die Döberitzer Heerstraße und ihre Umgebung sind die bereits aufgestellten Bebauungspläne unverändert gelassen worden.

Das Gelände zwischen Charlottenburg und Spandau nördlich der Spree wird aller Voraussicht nach ein großes Industriegebiet werden. Neue Vorschläge für die Straßenführung sind hierfür nicht gemacht.

Haselhorst.

Haselhorst.

Dieser Ort wird vornehmlich als Wohnort für die im Spandauer und Charlottenburger Industriegebiet tätigen Arbeiter dienen, seine Verbindung nach Berlin wird durch die erwähnte Bötzower Bahn eine erhebliche Verbesserung erfahren. Es wäre wünschenswert, wenn hier, wo die Steigerung der Bodenpreise bisher noch gering ist, eine weitere und flachere Bebauung vorgeschrieben würde. Sonst könnte hier auch die gemischte Bauweise mit Erfolg angewendet werden. Die große Parkstraße, die den Ort kreuzt, sichert ihm gute Verbindungen nach den Freiflächen des Grunewalds und des Tegeler Seengebietes.

Spandau.

Spandau.

In der Altstadt ist nichts verändert. Für das Gelände zwischen äußerem und innerem Ring ist die Freihaltung der Fläche und deren gärtnerische Behandlung angegeben worden; ein Plan, dessen Verwirklichung sich als wünschenswert bezeichnen läßt.

Der neue Bahnhof, der westlich der eigentlichen Stadt zwischen Hamburger- und Stakener Straße liegt, macht einige Änderungen in der Führung der (bisher noch nicht angelegten) Straßen in seiner Umgebung nötig, die dazu dienen sollen, den Verkehr diesem Bahnhof möglichst gut von allen Seiten zuzuführen. Das Land unmittelbar an der Hamburger und Lehrter Bahn wird vorwiegend Industriegelände werden, während das weiter südlich liegende Gebiet nach Staaken und Pichelsdorf zu für Wohnungen und zwar meist Kleinwohnungen, in Frage käme. Hier kann statt der jetzt gestatteten vierstöckigen geschlossenen Bauweise mit Vorteil die gemischte Bauweise (s. oben S. 9) angewendet werden. Der Bebauungsplan ist daher entsprechend geändert: die kleinen schmalen Baublöcke sind, wo es noch angängig erschien, zu großen Baublöcken mit dichter, hoher Randbebauung und schmalen inneren Wohnstraßen, die für eine Bebauung mit zweistöckigen Reihenhäusern gedacht sind, zusammengefaßt. Wie ein Rückgrat zieht sich die Döberitzer Heerstraße durch diesen Stadtteil.

Pichelsdorf.

Pichelswerder.

Pichelswerder.

Der südliche Teil der Insel sollte unbedingt bis auf die bestehenden Wirtshäuser unbebaut bleiben: Ein landschaftliches Denkmal und grüner Zufluchtsort, der den Berlinern seit langer Zeit ans Herz gewachsen ist. Nur zu beiden Seiten der Heerstraße, die ihn durchquert, ist das Gelände für eine weiträumige Bebauung mit einzelnen Villen in großen Gärten.

Gatow. (Vgl. Neue Ansiedelungen).

Gatow.

Erschlossen durch die neue Bahnlinie Grunewald—Krampnitz (s. oben S. 22) und eine Verbindung mit Spandau wird sich Gatow zu einem

Lage.

der schönsten Villenvororte entwickeln, die Berlin besitzt. Die Erweiterung des Ortes wird sich zunächst auf die Uferlinie erstrecken und hier auch auf das nördlich angrenzende Seeburger Gebiet übergreifen. Der Ort soll aber von den Arbeiterwohngebieten Südspandaus durch einen freibleibenden Streifen abgegrenzt werden, der, von dem Charlottenburger Rieselfeld ausgehend, sich bis an die Havel erstreckt. Eine Uferpromenade am ganzen Ort entlang ist nicht mehr durchzuführen, weil schon jetzt eine ganze Reihe von Grundstücken bis ans Wasser geht. Wo es aber möglich war, sind die Ufer für die Allgemeinheit freigehalten worden. Die Hauptverkehrsader, die von Norden nach Süden geht, ist nicht in die alte Dorfstraße verlegt: einmal, um hier das jetzige stillfreundliche Bild möglichst zu erhalten, dann, um auch das entfernter vom Wasser liegende Gelände aufzuschließen und verlockend zu machen. Sie biegt daher schon innerhalb des Charlottenburger Rieselfeldes von der alten Spandau-Cladower Chaussee nach Westen ab und mündet erst am Bahnhof Gatow wieder hinein. Inmitten der Dorfanlage verbreitert sie sich nach Art der

Geländeaufteilung.

alten Dorfanger. Die Aufteilung des Geländes ist im übrigen für Landhäuser der wohlhabenderen Klasse (Bauklasse E) eingerichtet, mit tiefen Baublöcken, die größere Gärten ermöglichen, aber auch schmaleren für kleinere Grundstücke, um den verschiedenen Bedürfnissen Rechnung zu tragen; im Südwesten ist eine Anzahl ganz schmaler Blocks für Reihenhäuser kleinster Abmessung vorgesehen, die zur Ansiedelung von Handwerkern und Arbeitern dienen sollen. Ein Parkstreifen zieht sich von Süden nach

Einzelheiten des Bebauungsplans.

Norden unter Benutzung der tiefliegenden Wiesen um den Papenpfuhl durch den Ort; zwei andere Querstreifen, in die der alte Gutspark einbezogen ist, bringen ihn in Verbindung mit dem Ufergelände und dem Wasser; die öffentlichen Gebäude sind an bevorzugter Stelle innerhalb dieses Parks zu einer monumentalen Gruppe vereinigt; platzartig erweiterte Sackgassen, die nur durch schmale Gänge mit einander verbunden sind, münden in den Park. Verkehrs- und Wohnstraßen sind streng getrennt; die Verkehrsstraßen sind breit und möglichst gerade, meist mit den vorhandenen Landstraßen zusammenfallend angelegt, die Wohnstraßen sind durchweg schmal (etwa 10 m breit bei Annahme von mindestens 5 m tiefen Vorgärten) geplant, haben etwas freier bewegte Formen erhalten, da es sich ja größtenteils um offene Bauweise handeln wird, und verbreitern sich häufig zu Plätzen, die als Spiel- und Tummelplätze der Jugend gedacht sind und an denen Schulen und Kirchen, abseits vom Verkehr und doch bequem zu erreichen, aufgestellt sind. Am Havelufer sind Badeanstalten und freie Plätze vorgesehen. Der Kirchhof ist von einer Parkanlage umgeben, damit man aus den benachbarten Häusern nicht unmittelbar hineinsieht.

B. Norden.

Industriekanal.

Für die Bebauungspläne der nördlichen Vororte spielt die Projektierung eines Industriekanals vom Tegeler See bis nach Niederschönhausen eine große Rolle (vgl. Verkehrseinrichtungen). Seine Anlage und Linienführung entspricht einem Wunsche der beteiligten Gemeinden, ohne als

endgültige Lösung gelten zu wollen. Es gibt mehrere Wege, auf denen der Doppelzweck des Kanals erreicht werden kann: eine unmittelbare Wasserverbindung des nördlichen Industriegebiets mit dem Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin herzustellen und außerdem den Grundwasserspiegel in den nördlichen Vororten, dessen Höhe stellenweise der Bebauung hinderlich ist, zu senken. Die endgiltige Durcharbeitung des Projektes müßte auf diese beiden Umstände Rücksicht nehmen.

Reinickendorf.

Reinickendorf.

Verbesserungsmöglichkeiten bieten sich nur noch auf dem unbebauten Teile der Gemarkung zwischen dem östlichen, an die Schönholzer Haide angrenzenden und dem westlichen Teile. Es gilt hier vor allem, eine Verbindung beider Ortshälften herzustellen, die durch das große Friedhofsgelände erschwert ist. Da eine Durchführung der Augusta-Viktoriastraße durch das mehreren Kirchengemeinden gehörige Gelände ausgeschlossen ist, ist eine Durchquerung des nördlich davon gelegenen Gemeindekirchhofs geplant; das von der neuen Verbindungsstraße, der Kottbuserstraße und dem Gemeindekirchhof gebildete Dreieck ist zum Kirchhofe geschlagen, der Teil südlich der neuen Straße zu einem großen Gemeindepark benutzt worden, der mit den Kirchhöfen zusammen eine bedeutende Freifläche bildet. Des weiteren ist der breite Straßenzug, den Reinickendorf von seiner Dorfaue aus nach Süden angelegt hat, bis zur Seestraße in Berlin verlängert; ein anderer breiter Straßenzug mit Mittelpromenade und Baumreihen ist, von der Jungfernheide anfangend, an den Kirchhöfen und dem neuen Gemeindepark vorbei nach dem Ostausgang der alten Dorfaue geplant, von wo aus er sich ostwärts in der verbreiterten Schönholzerstrasse fortsetzt, so daß Jungfern- und Schönholzerheide, die als Parkanlage unbebaut bleiben sollen, durch einen Parkstraßenzug verbunden sind. Die an der Kremmener Bahn liegenden Grundstücke werden größtenteils Industriegelände werden, während das übrige für den Bau von Kleinwohnungen in Frage kommt. Da jetzt hier geschlossener Hochbau gestattet ist, wird von den Verfassern statt dessen die gemischte Bauweise (oben S. 9) vorgeschlagen; es sind daher auch hier nach Möglichkeit schmale Baublocks zu größeren mit flacher Innenbebauung zusammengefaßt. Ferner sind Straßendurchbrüche vom Bahnhof Reinickendorf-Rosenthal nach dem Gebiet von Wilhelmsruh hin projektiert, das jetzt nur einen sehr ungünstigen Zugang zu diesem Bahnhofe hat.

Wittenau.

Wittenau.

Maßgebend für die Umänderungsvorschläge war wiederum die Gewinnung großer Blocks für die gemischte Bauweise, die Hindurchführung der „großen Parkstraße“, des Industriekanals, und der Spitze einer der großen keilförmigen Freiflächen. Zwischen dem Kanal und der Industriebahn liegt das Gelände für Fabrikanlagen; das übrige ist alles in große Baublocks mit hoher Rand- und flacher Innenbebauung für Wohnzwecke geteilt, unter Beibehaltung der Hauptzüge des vorhandenen Bebauungsplanes, bei bedeutender Ersparnis an Straßenland. Wohn- und Industrie-

gebiete sind hier durch den Kanal und die ihn begleitende Parkstraße getrennt, so daß vorzüglich gelegene Arbeiterwohnungen entstehen werden, für die außerdem der große Park der Irrenanstalt Dalldorf ein gutes Luftreservoir bildet. Dieser Park muß der Gemeinde als solcher erhalten bleiben, auch wenn die Anstalt aus der allzudicht bevölkerten Gegend in eine stillere, weiter abgelegene Ortschaft verlegt wird, was in absehbarer Zukunft wohl geschehen dürfte.

Der mit einem * bezeichnete Baublock ist in einer Ansicht aus der Vogelperspektive dargestellt (vgl. oben S. 10).

Rosenthal mit Nordend und Wilhelmsruh.

Rosenthal.

Hier liegen die Verhältnisse ganz ähnlich wie in Wittenau. Große Parkstraße und Kanal ziehen sich auch durch diesen Ort, doch sind hier nur wenig Industriegelände vorgesehen, vielmehr ist er vorwiegend als Wohnort mit den großen Blöcken der gemischten Bauweise ausgebildet, wozu der Ort dadurch besonders geeignet ist, daß ein als Freifläche zu lassendes Rieselfeld dicht an seine Nordgrenze heranrückt. Von dieser Freifläche ausgehend ist ein breiter Parkstreifen mit Benutzung der tiefliegenden Wiesen zwischen Wilhelmsruh und Nordend projektiert, der auf Schönhauser Gebiet weitergeht und in der Schönholzer Haide endigt.

Niederschönhausen.

Nieder-schönhausen.

Der erwähnte Parkstreifen bedingt hier einige Änderungen der Straßenführung. Die Schönholzer Heide soll, soweit nicht schon Straßen darin angelegt sind, als großer Wiesenplan für Spiel und Sport erhalten bleiben, während der schöne Schloßpark mehr als Promenadenpark gedacht ist. Der Industriekanal endigt hier am Bahnhof Nieder-Schönhausen der Industriebahn in einen Hafen, von dem aus ein kleiner (nicht schiffbarer) Wasserzuführungsgraben nach der Panke geht. Zwischen Kanal und Industriebahn liegen Fabrikgrundstücke. Die Parkstraße kreuzt teilweis bereits gepflasterte, jedoch bisher nur wenig bebaute Straßen.

Pankow und Heinersdorf.

Pankow. Heinersdorf.

In beiden Orten sind nur unbedeutende Veränderungen des Bebauungsplanes durch Zusammenfassung kleiner Baublocks zu großen vorgenommen.

Weißensee.

Weißensee.

Hier ist außerdem nur die Durchlegung der Gäblerstraße durch den Begräbnisplatz der Georgenkirchengemeinde zur Verbindung mit der Kaiser Wilhelmstraße in Heinersdorf zu erwähnen.

C. Süden.

Schöneberg.

Schöneberg.

Hier kommt für eine Verbesserung des Bebauungsplanes das Gelände zwischen der Zossener und Potsdamer Bahn, das vom Priesterweg durchschnitten wird, und das Gebiet östlich der Zossener Bahn in Be-

tracht. Der Priesterweg ist als breite Promenadenstraße ausgebildet, längs des Augusta Viktoria-Krankenhauses und der Steglitzer Grenze sind Park- und Spielplätze angelegt, die von Steglitz, Schöneberg und Südende gemeinsam zu erhalten sind. Die Baublocks sind von mittlerer Tiefe für landhausmäßige Bebauung, die aber wohl größtenteils Kleinwohnungen aufnehmen wird, geeignet.

Südende.

Südende.

Außer der erwähnten Parkanlage an der Steglitzer und Schöneberger Grenze, von der ein Teil auf Südender Gebiet liegt, ist eine Verbindungsstraße vom Priesterweg in Schöneberg durch Südende nach Lankwitz und weiter nach Marienfelde gelegt worden.

Die Straße geht vom südlichen Ende des Priesterwegs zunächst nach der Parkstraße, verfolgt diese bis zur Teichstraße, deren Einmündung gegenüber sie links abschwenkt, überschreitet die Anhalter Bahn und durchquert das freie Gelände zwischen Anhalter und Dresdener Bahn, mündet in die Steglitzer Straße, überschreitet die Tempelhofer Straße und den Teltowkanal und geht dann parallel zur Dresdener Bahn bis zum Bahnhof Marienfelde.

Für die südlich von Südende gelegenen Vororte ist diese Verbindung sehr wichtig.

In Steglitz sind die vorgeschlagenen Änderungen unbedeutend.

Groß-Lichterfelde.

In Großlichterfelde ist der Bebauungsplan des südöstlichen Teils, der von der Marienfelder Straße, der Anhalter Bahn, der Biesdorfer und der Marienfelder Grenze umschlossen wird, einer Umarbeitung unterzogen; es sind dabei die Hauptlinien des vorhandenen Entwurfs beibehalten, nur ist durch die Bildung von „Blockeinheiten“ (oben S. 9) und durch Annahme einer weit geringeren Breite für die Wohnstraßen eine bessere Unterscheidung von Wohn- und Verkehrsstraßen und Ersparnis an Straßenland angestrebt. Der im Entwurf bereits vorhandene breite, vom Bahnhof Großlichterfelde-Süd nach Osten gehende Straßenzug ist für die große Parkstraße verwendet worden.

Lankwitz.

Lankwitz.

Es ist fast für das ganze Gebiet ein neuer Bebauungsplan unter Berücksichtigung des von der Gemeinde projektierten Parkes aufgestellt. Dabei ist vorgeschlagen, das Gebiet der landhausmäßigen Bebauung noch auf das Dreieck, das von der Marienfelder Straße, der Eisenbahn und der Marienfelder Grenze gebildet wird, auszudehnen, um die Villenkolonie Marienfelde nicht allein inmitten von Hochbaugebieten zu lassen, sondern sie an die großen landhausmäßig bebauten Gebiete von Zehlendorf, Lichterfelde und Lankwitz anzuschließen. Nur ein kleiner Teil im Norden bleibt dann für den Hochbau übrig; hier sind große Baublocks für gemischte Bauweise, im übrigen aber Blocks von mittlerer Tiefe, wie sie etwa Großlichterfelde hat, vorgesehen, zur Bebauung mit kleineren Landhäusern besseren Charakters. Als Rückgrat der ganzen Anlage ist die Marienfelder Straße als breite Parkstraße gedacht, die mit hohen Häusern geschlossen bebaut werden soll, um einen Ersatz für die der landhausmäßigen Bebauung zugewiesenen Teile zu schaffen.

Für gute Verbindung nach dem Bahnhof Lankwitz und Marienfelde ist gesorgt.

Tempelhof.

Tempelhof. Am Ostrande Tempelhofs zieht sich die äußerste schmale Spitze einer der großen südlichen keilförmigen Freiflächen hin; von Tempelhofer Gebiet ist jedoch nur ein geringfügiger Streifen dazu verwendet worden, da dieser Ort bereits einen beträchtlichen Gemeindepark besitzt.

Mariendorf.

Mariendorf. Für diese Gemeinde ist wiederum fast ein ganz neuer Bebauungsplan vorgeschlagen worden. An der Zossener Bahn sind Fabrikgelände vorgesehen. Die Berliner Straße führt als breite Verkehrsader von Norden nach Süden hindurch, eine andere breite Straße ist, vom Bahnhof Marienfelde beginnend, von Osten nach Westen hin durchgelegt. Der Kreuzungspunkt beider Straßen ist der gegebene Mittelpunkt des neuen Ortsteils; ein dritter großer Verkehrszug führt vom östlichen Ende der alten Hauptstraße des Dorfes gewissermaßen symmetrisch zu der nach Marienfelde gehenden Straße nach Buckow. Der Raum zwischen diesen großen Verkehrszügen ist in Blocks für die gemischte Bauweise aufgeteilt.

Marienfelde.

Marienfelde. Hier ist zunächst der Bahnhof etwas nach Norden verschoben, um ihn an den Hauptverkehrsweg, die Berliner Straße zu bringen, und ein großer Bahnhofsplatz ist angelegt. Der Bebauungsplan wird im übrigen erheblich von der „großen Parkstraße" beeinflußt, die, den alten Dorfanger südlich umgehend, den Ort von Osten nach Westen durchzieht; das jetzige Gut mit seinem Park ist zu einer öffentlichen Parkanlage umgewandelt, die den Dorfanger mit der Parkstraße in Verbindung bringt. Aus den schon bei Lankwitz erörterten Gründen ist vorgeschlagen, noch ein Stück südlich der Lankwitzer Grenze in die Fläche der landhausmäßigen Bebauung einzubeziehen. Hier sind dementsprechend Baublocks von mittlerer Tiefe vorgesehen, während die anderen Ortsteile in große Blocks für die gemischte Bauweise aufgeteilt sind. Die schräge Richtung, die eine Anzahl Straßen im östlichen Teile Marienfeldes haben und die, wahrscheinlich aus alten Besitzgrenzen entstanden, außer jeder Beziehung zu den übrigen Straßenzügen steht, ist aufgehoben worden.

Zwischen den Bahnhöfen Marienfelde und Lichtenrade wird sich in nicht allzuferner Zeit die Notwendigkeit ergeben, eine weitere Bahnstation anzulegen. Die Verfasser haben daher durch entsprechende Straßenführung Vorsorge für eine bequeme Hinleitung des Verkehrs zu diesem Bahnhof getroffen, der an der Stelle angenommen ist, wo die große Parkstraße die Zossener Bahn kreuzt.

Ein Zipfel der großen keilförmigen Freifläche, die im wesentlichen von den Osdorfer Rieselfeldern gebildet wird, zieht sich an der Stelle, wo die Grenzen von Lichterfelde, Lankwitz und Marienfelde zusammentreffen, Gebietsteile aller drei Gemeinden in Anspruch nehmend, bis über

die Lichterfelder Straße hinüber. Durch den Zipfel wird das Gebiet der landhausmäßigen Bebauung vom Hochbaugebiet geschieden.

Buckow-Britz. Buckow. Britz.

Für Buckow und Britz sind nur unbedeutende Veränderungen vorgeschlagen worden, die durch die hindurchgehende große Freifläche und die große Parkstraße bedingt worden sind. Britz hat sich durch seine schönen Rosenkulturen einen Ruf erworben; es ist Aufgabe der Gemeinde, diese Gärten als eine Eigentümlichkeit des Ortes zu erwerben, zu erhalten und als einen Rosenpark auszugestalten, der ein charakteristisches Wahrzeichen des Ortes bilden soll.

Rixdorf, das vor einigen Jahren die Hasenheide eingemeindete, hat sich durch diesen geschickten Schachzug die Möglichkeit gesichert, in bequemer Nähe der Geschäftsviertel Berlins ein Gelände mit schönem Waldbestand für die Erbauung von Einzelwohnhäusern aufzuschließen. Die Schießstände bilden vorläufig allerdings ein Hindernis. Sie werden später aber wohl weiter hinausgelegt werden müssen. Einstweilen könnte man vielleicht diese Schießstände etwas weiter gegen das Tempelhofer Feld vorschieben, um dadurch unmittelbar hinter den Miethäusern der Hasenheidestraße einige große Streifen zur Erbauung von Familienhäusern zu gewinnen. Der schönste Teil der Hasenheide im Anschluß an das Tempelhofer Feld und der jetzige Turnplatz, sollen als Volkspark erhalten bleiben. Rixdorf.

Das heute noch bei vielen als häßlich geltende Rixdorf entwickelt sich durch die Förderung seiner Behörden zu einer auch architektonisch bemerkenswerten Stadt. Es birgt manche reizvollen Teile, die, wenn eine geschickte Künstlerhand darankommt, interessante Stadt- und Parkplatzgebiete versprechen. So z. B. lassen sich aus den Körnerschen Kiesgruben in Verbindung mit dem großen Luisenkirchhof infolge der eigenartigen Terrainverhältnisse Parkanlagen schaffen, die zu den schönsten gehören könnten, die in Groß-Berlin vorhanden sind, und die bis zu dem Tempelhofer Feld durchgestoßen werden könnten. Das Gelände in der Umgebung dieses Parkes ist noch in hohem Maße gestaltungsfähig. Hier würde ein außerordentlich schöner Stadtteil erstehen können. Die Verfasser haben diese Anlagen, die ein genaues Studium der Terrainverhältnisse erfordern, leider nicht weiter bearbeiten können. Ferner wird mit der Durchführung der Kaiser-Friedrich-Straße durch die Ringbahn ein neuer Stadtteil erschlossen, für den anstelle des vorhandenen ein neuer Bebauungsplan aufgestellt werden muß; dieses Gebiet lag außerhalb unserer 1:10000-Pläne und ist daher im vorliegenden Projekt nicht berücksichtigt. Weitere Entwickelung.

Die hier ausführlicher besprochenen Orte liegen alle innerhalb des von den Verfassern den Vorschriften des Wettbewerbes entsprechend im Maßstab 1 : 10 000 durchgearbeiteten Gebiets. Über dies Gebiet hinaus haben die Verfasser durchgearbeitete Bebauungspläne für Ortserweiterungen nicht aufgestellt, sich auch nicht mit Abänderung der projektierten Bebauungspläne im einzelnen befaßt, vielmehr sich darauf beschränkt, wichtige

Hauptverbindungen zu ergänzen, wo sie fehlen, oder gelegentlich einen Straßenzug fortzuführen, wo sich solches von selbst oder infolge der Anordnung der Freiflächen ergab.

Denn es kann wohl nicht als Absicht des Wettbewerbes angesehen werden, das ganze Gebiet zwischen den Freiflächen mit einem detaillierten Bebauungsplan und also einem vollständigen Straßennetz zu überziehen. In einer absehbaren Zukunft wird es ja dahin nicht kommen, daß diese Gebiete dicht besiedelt werden; vielmehr werden sich in ihnen um die Haltestellen der Bahnen und die bestehenden Dörfer herum, je weiter draußen, in um so größeren Abständen einzelne Kolonien entwickeln, die vielleicht in einer fernen Zeit zusammenwachsen könnten, ohne daß ein Bedürfnis vorliegt, diese einer späteren Zukunft vorbehaltene Entwickelung heute festzulegen.

IV. STADTGEMEINDE BERLIN.

Hand in Hand mit der mächtigen Ausdehnung Groß-Berlins, d. h. mit dem Wachstum seiner Vororte gehen im Innern der alten Stadt wichtige Umwälzungen vor, die Aenderungen des bestehenden Bebauungsplanes nötig machen, ja, sie stellenweise so dringend fordern, daß man, um sie durchzuführen, auch vor Straßendurchbrüchen durch bebaute Blocks und vor dem Niederlegen an sich noch lebensfähiger Bauwerke nicht zurückschrecken darf.

Unterscheidungen für die städtebauliche Behandlung.

Das heutige Berliner Weichbild ist städtebautechnisch durchaus nicht einheitlich zu betrachten; vielmehr sind nicht weniger als fünf Bestandteile zu unterscheiden. An erster Stelle umschließt die Stadt Berlin die Residenzbauten des Herrscherhauses, die Monumentalbauten der Reichs- und Staatsbehörden, die meisten Anstalten für Kunst und Wissenschaft, insgesamt die Bauwerke, die einer Stadt das Gepräge als Hauptstadt des Reiches geben sollen. An zweiter Stelle enthält die Stadtgemeinde Berlin in ihrem innersten Mittelpunkt die Geschäftsstadt für das gesamte Groß-Berlin. Nehmen wir als die Brennpunkte des Geschäftsverkehrs Rathaus, Börse und Hausvoigteiplatz, so haben wir hier das der Gesamtstadt gemeinsame geschäftliche Zentrum für Handel und Gewerbe. An dritter Stelle ist Berlin Wohnstadt der oberen und wohlhabenden Klassen, deren Wohnbezirke sich insbesondere in den nach Westen gelegenen Stadtteilen befinden. An vierter Stelle endlich ist Berlin Wohnort gerade der minder wohlhabenden Klassen von Lohnarbeitern, Gelegenheitsarbeitern und Familien mit geringem Einkommen. Von den in dem gesamten Groß-Berlin ansässigen Steuerpflichtigen mit mehr als 3000 Mk. Einkommen hatten schon im Jahre 1905 nur 57 006 ihren Wohnsitz im eigentlichen Berlin, während es nach dem Bevölkerungsverhältnis rund 69 000, also 20% mehr hätten sein müssen. Das Verhältnis dürfte sich inzwischen noch weiter zu ungunsten von Inner-Berlin verschoben haben. An fünfter Stelle hat Berlin als eine unserer größten Industriestädte zu gelten, deren den Weltmarkt umfassende Betriebe teils in geschlossenen Fabriken, teils als Hausindustrie ausgeübt werden.

Die Entwickelung dieser fünf städtebaulich genau zu scheidenden Kategorien ist nun eine völlig verschiedene, zum Teil geradezu gegensätzliche. Die zuletzt genannten Bevölkerungsteile der minder wohlhabenden Klassen und Lohnarbeiter zeigen in Berlin eine starke Zunahme; denn wie zur Genüge bekannt, sträuben sich insbesondere die westlichen Vororte entschieden gegen die Aufnahme der steuerschwachen Bevölkerung und suchen zum Teil den Bau von Wohnungen für diese Volksschichten auszuschließen. Im Gegensatz hierzu findet eine starke Abwanderung der wohlhabenden Klassen aus Berlin nach den Vororten statt.

Die Großindustrie, die in geschlossenen Fabriken arbeitet, verlegt ihre Betriebe bei dem gestiegenen Bodenwert der innenstädtischen Grundstücke gern auf den billigen Boden der Außenbezirke; die Hausindustrie dagegen nimmt an Umfang zu. Nur die Umwandlung der Innenstadt zu Geschäftsbezirken zeigt ein Fortschreiten in einem für Berlin günstigen Sinne.

Aus diesen Tatsachen ergab sich für die Verfasser zunächst eine doppelte Aufgabe bei der Behandlung des Stadtinnern: Es galt einmal, der Stadt Berlin einen Ersatz zu schaffen für die ihr von den Vororten entzogenen Lebenskräfte; einen Ersatz durch monumentale Anlagen, die den Fremdenzustrom anziehen und Berlin als den geistigen Mittelpunkt, in erster Linie seiner Vororte, weiterhin ganz Deutschlands, würdig charakterisieren. Dann aber auch, dem durch die skizzierte Entwicklung mächtig angewachsenen Straßenverkehr (vom Eisenbahnverkehr ist an anderer Stelle die Rede) die Bahn frei zu machen, wo er sich zu gefährlicher Dichtigkeit staut

und die Hemmungen aus dem Wege zu räumen, die sich ihm entgegenstellen. Beide Aufgaben greifen ineinander: Ein Straßendurchbruch z. B., der zunächst lediglich aus Verkehrsrücksichten nötig erscheint, bietet Gelegenheit, eine monumentale Anlage zu schaffen und öffentlichen Gebäuden wirkungsvolle Bauplätze anzuweisen; und umgekehrt kommt der Wunsch nach großzügiger künstlerischer Gestaltung von Straßen und Plätzen oft den Verkehrsbedürfnissen entgegen.

Die Verfasser haben aber geglaubt, sich bei Planung künstlerisch wirksamer monumentaler Stadtbilder doch von utopistischen, nur mit ungeheuren Kosten zu verwirklichenden Vorschlägen fernhalten zu sollen. Leistungen, wie sie Paris mit dem Durchbruch der großen Boulevards durch dichtbebaute Stadtteile vollbracht hat, sind Berlin nicht zugemutet worden. Andererseits haben die Verfasser sich vor Augen gehalten, daß Berlin doch nicht nur Geschäfts- und Arbeiterstadt ist, es ist auch die Hauptstadt Preußens und des Deutschen Reiches, Residenz des Kaisers und Königs, und Sitz der höchsten Reichs- und Staatsbehörden, und muß daher in seiner äußeren Erscheinung die Würde des Reiches zur Anschauung bringen. Es beherbergt in seinen Mauern bedeutende wissenschaftliche und künstlerische Institute und ist daher der Mittelpunkt für das gesamte geistige Leben der Nation: jahrein, jahraus strömen Tausende von Fremden, von Gelehrten, Studenten und Künstlern in Berlin zusammen, die hier Belehrung und geistige Anregung, künstlerische Erbauung und Erholung suchen. Diese alle dürfen nicht nur nüchterne Geschäftsgebäude und gesunde Arbeiterwohnungen vorfinden, ihnen muß ein in seiner Art einziges, künstlerisch gedachtes Stadtbild entgegentreten und im Gedächtnis haften. Berlin ist auch nicht eine Stadt von gestern: es hat eine künstlerische und geschichtliche Vergangenheit und eine Tradition. Die Grundlinien seiner Anlage, seine wichtigsten Verkehrsadern stammen noch aus dem 17. und 18. Jahrhundert und sind mit den Namen der größten Hohenzollernfürsten eng verknüpft; seine schönsten Straßen und Plätze danken ihren Eindruck den Bauten der Friedericianischen Epoche und denen aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts. Was noch erhalten ist von den Schöpfungen eines Knobelsdorff, Gontard, Langhans und Schinkel, gibt der Stadt ihren eigenen Charakter. Das Gesicht des alten Berlin ist vielleicht nicht so bestechend, nicht so faszinierend, wie es Paris oder Rom ist; aber für den feinfühligen Betrachter ist es etwas wie steingewordene brandenburgisch-preußische Geschichte. „Man fühlt", wie ein Franzose, Claude Anet, jüngst in Gil Blas sagte, „daß hier einige Jahrhunderte preußischen Lebens sich abspielten, eines charakteristischen, fest umrissenen, originalen Lebens". Dies Leben hat der Stadt seinen Stempel aufgedrückt und ihr den schlichten, vornehmen, im besten Sinne preußischen Charakter verliehen, dessen sie sich nicht zu schämen braucht. Es gilt also, diese Tradition, aufzunehmen und fortzuführen und dabei viel Versäumtes nachzuholen.

Überlieferte Grundzüge.

Verkörperung älterer Perioden.

Denn in den letzten Jahrzehnten war es der Städtebaukunst verhältnismäßig wenig vergönnt, sich in Schöpfungen, die der neuen Stellung Berlins entsprechen, zu betätigen; unsere Zeit steht darin erheblich hinter

Bauliche Gestaltung der neueren Zeit.

früheren Perioden zurück. Es fehlt zwar nicht an einzelnen größeren Unternehmungen: So ist der große Zug breiter Promenadenstraßen in den äußeren Stadtbezirken geschaffen, die Siegesallee angelegt und manches Andere; in der Döberitzer Heerstraße wird gegenwärtig ein wahrhaft großgedachter Straßenzug ausgeführt, aber im übrigen bringen es unsere neuen Anlagen fast durchweg nicht zu monumentaler Wirkung. Das hat verschiedene Ursachen: Bald liegt es daran, daß die Anlage im Grunde verfehlt ist, wie bei einigen neueren Platzanlagen, wo durch die isolierte Stellung der Monumentalbauten jede Platzwirkung aufgehoben erscheint; oder an fehlerhafter Anordnung, wie bei dem Königsplatz, wo an drei Seiten überhaupt keine Platzwände vorhanden sind, so daß der Blick haltlos ins Leere schweift. Bald liegt es nur an unangebrachter Bepflanzung mit Bäumen und Sträuchern, die meistens einer Monumentalwirkung entgegenarbeiten. Sehr häufig endlich daran, daß die Bebauung keine Rücksicht auf die Gesamtwirkung nimmt.

Daher war das Bestreben der Verfasser darauf gerichtet, das Stadtbild von Berlin um großgedachte, einheitlich erfundene und durchzuführende Platzanlagen zu bereichern, die von öffentlichen Gebäuden umgeben sind, wobei dann ganz von selbst einige schwebende Baufragen ihre Erledigung fanden.

Die Architektur der projektierten Gebäude erhebt nicht den Anspruch, eine endgiltige Lösung der vorliegenden Bauaufgaben darzustellen; da es nur auf die Plangestaltung der Platz- und Straßenanlagen selbst ankommt, Entwürfe für die umliegenden Gebäude jedoch nicht gefordert sind, haben die Verfasser nur eine unverbindliche Andeutung der Architekturformen gegeben.

Rechnerisch zu belegender Wert der Städtekunst.

Die Verfasser möchten indes betonen, daß sie bei ihren Vorschlägen keineswegs von einseitig künstlerischen Erwägungen geleitet waren. Es ist, man darf wohl sagen, eine geradezu rechnerisch und zahlenmäßig zu belegende Forderung, daß in der architektonischen Gestaltung Berlins die Bedeutung der Hauptstadt zum Ausdruck gebracht werden muß, ganz wie dies bei den Hauptstädten anderer großen Nationen längst geschehen ist. Wenn Berlin von Deutschen und Ausländern nicht in dem Maße, wie es erwünscht wäre, als Verkörperung der Reichseinheit und als nationaler Mittelpunkt betrachtet wird, so mag dies vielleicht zum Teil daran liegen, daß in dem Gesamtbild von Berlin jene weiteren Ziele noch nicht voll zu ihrem Rechte gekommen sind. Nicht das einzelne Kunstwerk und der einzelne Bau, so bedeutend sie an sich sind, sondern erst ihre Zusammenfassung zu einer planmäßigen Einheit kann die größeren und nationalen Wirkungen im Städtebau hervorbringen.

Es sind keineswegs alle Probleme, die in Berlin ihrer Lösung harren, in Angriff genommen, vielmehr haben sich die Verfasser auf diejenigen beschränkt, für die sie eigene Gedanken und zweckmäßige Lösungen vorschlagen zu können glaubten und die notwendig erschienen, um — in zwar allmählicher, aber doch programmatischer Ausführung — das Bild eines künstlerischen Berlins, einer wirklichen Großstadt des 20. Jahrhunderts, abzurunden, oder um gefahrbringende Verkehrszustände zu beseitigen.

Wirtschaftliche Grundsätze für die Geländebehandlung.

Nach der wirtschaftlichen Seite waren für die Geländebehandlung folgende Gesichtspunkte maßgebend: a) hochwertiges Baugelände der Innen-

stadt ist der bestmöglichen Verwertung zuzuführen; b) Geländeflächen, deren gegenwärtige Nutzung der städtischen Wohnweise und dem städtischen Verkehr hindernd im Wege steht (Verschubbahnhöfe, u. ähnl.) ist nach Möglichkeit für den Städtebau zurückzugewinnen; c) die Aufschließung und Neuverteilung von Gelände soll wirtschaftliche Vorteile bieten und zugleich für die Aufgabe der Schaffung neuer leistungsfähiger Verkehrsstraßen günstige Lösungen bringen.

Zurückgewinnung von Bauland.

Insbesondere ist bei der Behandlung der von Eisenbahnanlagen eingenommenen Geländeflächen das Ziel verfolgt worden, Hindernisse in der baulichen Entwickelung von Berlin zu beseitigen und Gelände, das nach seiner Lage zur Schaffung von besseren Wohnbezirken gut geeignet wäre, dieser Bestimmung zuzuführen.

Potsdamer Platz.

Schlimme und als unhaltbar anerkannte Zustände herrschen vor allem auf dem Potsdamer Platz. Betrachtet man den Plan von Berlin, so wird der Grund, weshalb sich gerade hier der Verkehr zusammendrängt, einleuchten. Der Norden und Osten Berlins kommt für die Gütererzeugung in Betracht, das Zentrum entwickelt sich, wie erwähnt, mehr und mehr zu einer City, der Westen und Südwesten — also der Teil von Charlottenburg bis zur Wannseebahn — wird Wohngebiet der besitzenden Klassen, beherbergt also zum größten Teil die Abnehmer. Diese Umstände erzeugen einen lebhaften Verkehr von Fuhrwerken jeder Art und Menschen vom Norden und Osten nach dem Südwesten und umgekehrt. Von Norden und Osten kommen folgende große Verkehrszüge:

1. die Prenzlauer Allee und die Neue König- und Landsberger Straße, die sich, in der Königstraße vereinigt, über den Schloßplatz fortsetzen;
2. der Zug Frankfurter Allee—Blumen-, Schickler-, Stralauer-Straße—Mühlendamm—Gertraudtenstraße;
3. Köpenicker Straße—Wallstraße und
4. die Oranienstraße.

Vom Süden und Westen kommen die Potsdamer Straße und der Zug Kurfürstendamm—Tiergartenstraße—Lennéstraße.

Leitung des Verkehrs.

Die von Osten kommenden Verkehrswege haben nun eine ganze Reihe von Straßen zwischen den Linden und der Kochstraße zur Verfügung, die ihren Verkehr aufnehmen und gut verteilt weiter leiten könnten; aber mit Ausnahme der Leipziger Straße stoßen alle diese Straßen auf Hindernisse, und zwar ist es für die südlich der Leipziger Straße gelegenen Verkehrswege das Eisenbahngelände, das sich ihnen quer in den Weg legt, für die nördlich der Leipziger Straße laufenden Straßen, die alte Stadtmauer, die hier noch von der Voßstraße bis zum Brandenburger Tor dadurch erhalten ist, daß sich die Grundstücke mehrerer Ministerien in einer geschlossenen Front ohne Durchlaß hier entlang ziehen. So kommt es, daß der Verkehr von den genannten östlichen Straßenzügen, statt sich auf alle Wege von derBehrenstraße bis zur Kochstraße gleichmäßig zu verteilen, gezwungen ist, sich durch den Engpaß der Leipziger Straße und des Potsdamer Tores zu drängen. (Nur der direkt nach dem Herzen Charlottenburgs zielende Verkehr wird die Linden und die Charlotten-

Hindernisse.

burger Chaussee benutzen.) Vom Potsdamer Tor aus strahlt der Verkehr dann wieder in verschiedene Richtungen auseinander. Um diesen Engpaß zu entlasten, kommt es also darauf an, die genannten Hindernisse zu durchbrechen; und zwar hat die Erfahrung gelehrt, daß ein Durchbruch die erwartete entlastende Wirkung nur dann hat, wenn er 1. nicht unmittelbar neben der überlasteten Verkehrsstraße liegt, weil dann aus alter Gewohnheit doch der frühere Weg wieder eingeschlagen wird, und wenn er 2. sich nach beiden Seiten hin in möglichst ausgedehnten Straßenzügen fortsetzt, also einen selbständigen Verkehrsweg darstellt. Diese beiden Bedingungen erfüllt die oft erwogene Verlängerung der Voßstraße nach Westen nicht. Sie liegt der Leipziger Straße zu nahe und ihre östliche Fortsetzung, die Mohrenstraße, läuft sich schon bald (am Hausvogteiplatz) tot.

Voraussetzungen der Wirksamkeit von Entlastungsstraßen.

Ein neuer Verkehrsweg kann nur dann der geforderten Verkehrsleistung genügen, wenn er dem zu entlastenden Straßenzug gleichwertig ist. Eine parallel laufende Teilstrecke kann wohl einen gewissen eigenen Verkehr aufweisen; zur Uebernahme des Hauptverkehrsstroms ist sie indes nicht fähig.

Gleichwertigkeit.

Von allen nördlich der Leipziger Straße in Betracht kommenden Verkehrswegen erscheint die Französische Straße am geeignetsten, weil sie die unmittelbare Fortsetzung des Verkehrszuges Landsberger und Neue Königstraße—Königstraße—Schloßplatz—Werder-Straße bildet; sie gilt es daher mit dem westlichen Zuge Kurfürstendamm—Tiergartenstraße—Lennéstraße zu verbinden, d. h. bis zur Königgrätzer Straße zu verlängern. Zu diesem Zwecke sind aus Privatbesitz nur die Grundstücke Mauerstraße Nr. 35/36 und 37 zu erwerben, von da ab kann die Verlängerung durch fiskalisches Gelände bis zur Königgrätzer Straße geführt werden. Zunächst durch das Grundstück des Justizministeriums, dessen Gebäude abgerissen werden müßte. Da die Straße aber nur einen kleinen Teil des Grundstücks beansprucht, können die Kosten durch Verkauf des sicherlich infolge dieser Durchlegung im Werte erheblich steigenden Restgrundstücks gedeckt werden. Die neue Straße überschreitet sodann die Wilhelmstraße und nimmt für ihren weiteren Verlauf das Gelände des Reichsamts des Innern in Anspruch, das längst für die Zwecke dieser Behörde unbequem und unzureichend ist. Sie geht dann in etwas geschwungener Form durch den Garten des genannten Reichsamts und mündet hier auf die Königgrätzer Straße. Ihr Zusammenstoß mit dieser bietet vortreffliche Gelegenheit zur Schaffung eines eindrucksvollen monumentalen Platzes. Einmal, um dem sich hier kreuzenden Verkehr die nötige Ausweichmöglichkeit zu geben, dann aber auch, um schöne und würdige Bauplätze für die von ihrer seitherigen Stelle verdrängten Behörden, das Reichsamt des Innern und das Justizministerium zu schaffen. Diese beiden Gebäude bilden in Form einer Halbellipse die Ostwand des Platzes und sind durch einen triumphbogenartigen Brückenbau miteinander verbunden (vergl. Abb. 12 und 13). Das Reichsamt des Innern kann durch einen Verbindungsgang längs der verlängerten Französischen Straße reizvoll mit einem, an dieser gelegenen, aber seine Hauptfront den anstoßenden Gärten zukehrenden Wohnhause für den Staatssekretär verbunden werden; das Wohnhaus ist wiederum durch einen Flügelbau des Auswärtigen Amtes, dem solche

Durchbruch der Französischen Straße.

Neuer Opernplatz.

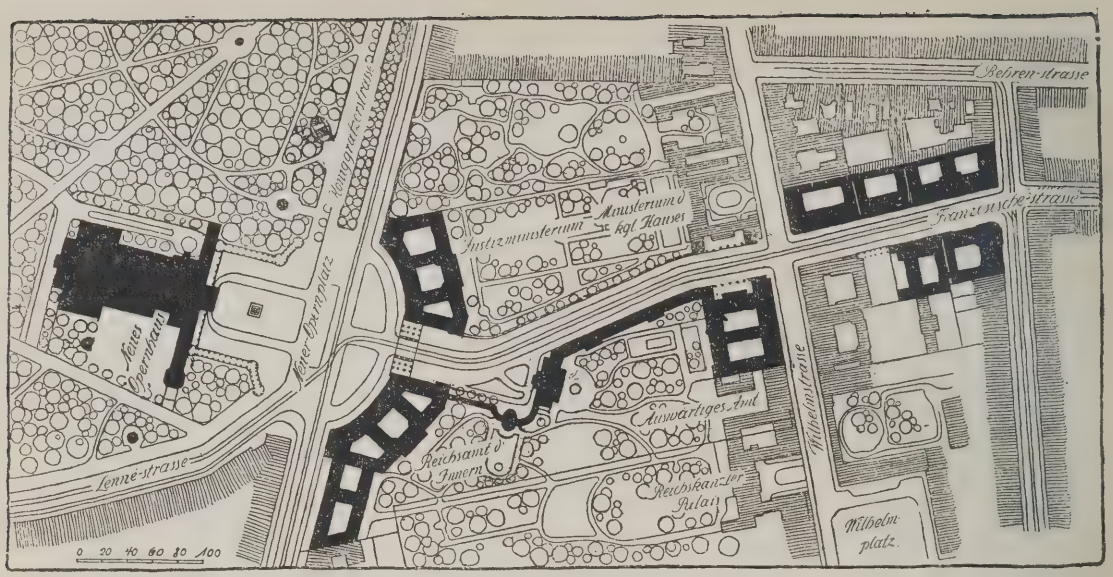


Abb. 12. Neuer Opernplatz. Grundriß.

Erweiterung sicher willkommen sein wird, mit diesem in unmittelbaren Zusammenhang gebracht. So ist die jetzt vorhandene Verbindung der Reichsämter mit dem Reichskanzlerpalais wieder hergestellt und bietet Anlaß zu einer sehr ansprechenden architektonischen Gestaltung der Südseite des neuen Straßendurchbruchs. Seine Nordseite soll durch eine Gartenmauer gebildet werden, über die der Baumwuchs des Gartens des Hausministeriums, das ihn freilich jetzt mit dem Justizministerium teilen muß, freundlich herüberblickt.

Auch der Garten des Auswärtigen Amtes und des Reichskanzlers sollte für alle drei Reichsämter, die an ihn grenzen, geteilt werden. Es bleibt aber immerhin noch für jede Behörde genug übrig, besonders im Vergleich zu andern Ministerien, die in dieser Beziehung viel schlechter gestellt sind.

Neues Opernhaus.

Der einfach und großzügig gedachten, einwärtsgeschwungenen Front der Ministerialgebäude gegenüber soll sich an dem neu geschaffenen Platze der Bau eines Opernhauses erheben, dessen reichere freudige Architektur einen Gegensatz zu der ernsten sachlichen der Verwaltungsgebäude bilden wird. Das Opernhaus ist etwas in den Tiergarten zurückgeschoben, um es dem Getriebe des Verkehrs zu entrücken und eine gute Vorfahrt für Fuhrwerk zu gewinnen; der viereckige Vorplatz ist mit einer Säulenhalle umgeben, die an beiden Seiten in Pavillons endet, die als Wartehallen für die Straßenbahn oder zu ähnlichen Zwecken dienen können. Eine besondere Zufahrt für S. M. den Kaiser von der Siegesallee her ist an der Nordseite des Gebäudes angeordnet.

Die Verfasser sind der Ansicht, daß dies der beste Platz für ein Opernhaus ist, der in Berlin gefunden werden kann. Er weist mannigfache Vorzüge auf, die ihn vorteilhaft von anderen vorgeschlagenen Bauplätzen, insbesondere von dem Grundstücke des bisherigen Krollschen Theaters, unterscheiden. Das Opernhaus liegt hier in unmittelbarer Nähe

NEUER OPERNPLATZ.

des Potsdamer Platzes, der sich mit seinen eleganten Hotels immer mehr zu einem Mittelpunkt des vornehmen Fremdenverkehrs entwickelt; es ist vom Schloß aus in beinahe gerader Linie mittels Automobils in wenigen Minuten zu erreichen, wenige hundert Meter trennen es vom Potsdamer-, vom Wannseebahnhof und vom Bahnhof der Untergrundbahn, die den Verkehr aus den westlichen und südwestlichen Vororten, aus denen doch am meisten Opernbesucher kommen werden, vermitteln. Außerdem ist eine Station der Untergrundbahnen, die in Zukunft den Wannsee- mit dem Lehrter und Stettiner Bahnhof und den Görlitzer mit dem Lehrter Bahnhof verbinden sollen, neben dem neuen Opernplatze vorgesehen; seine Lage im Grün des Tiergartens ermöglicht die Schaffung eines Operngartens, der für die Pausen und zu Sommerfesten seinesgleichen suchen dürfte; auch ein wirklich vornehmes, bequem erreichbares Gartencafé, das im Tiergarten bis jetzt fehlt, läßt sich in Verbindung mit dem Opernhause hier ausführen. Vor allem aber wird durch die Gegenüberstellung von drei Monumentalgebäuden in der geplanten Anordnung ein Platz geschaffen, wie er in dieser Geschlossenheit und Monumentalität im neuen Berlin bisher nicht vorhanden ist. Hier ist die Gelegenheit gegeben, gleichzeitig wichtige schwebende Bau- und Verkehrsfragen praktisch und mit verhältnismäßig geringen Kosten zu lösen und ein Kunstwerk zu schaffen, das der Hauptstadt des Reiches und der modernen Städtebaukunst zur Ehre gereicht!

Wenn es an sich schon unbedenklich ist, am äusseren Rande des Tiergartens ein Monumentalgebäude einzufügen, so sei noch bemerkt, daß der von der Opernhausanlage einzunehmende Raum insgesamt 3 ha beträgt. Die später zu erwartende Beseitigung der Moabiter Güterbahnanlagen und die Rückgewinnung dieses Geländes für bauliche Verwertung (S. 62/63) würde dagegen den zusammenhängenden Freiflächen des Tiergartengebietes neue 15 ha hinzufügen.

Südlicher Entlastungsweg.

Der südliche Entlastungsweg für den Potsdamer Platz wird sich der Zimmer- und Prinz Albrechtstraße bedienen müssen. Das Hindernis des Potsdamer Bahnhofs wird dadurch beseitigt, daß dieser Bahnhof unter die Erde verlegt wird (vgl. Verkehrseinrichtungen), so daß nunmehr die Eichhornstraße über die tiefliegenden Gleise hinweg, unter Durchbrechung des von der Köthener-, Bernburger-, Dessauer- und Königgrätzer Straße umschlossenen Baublocks bis zur Prinz Albrechtstraße durchgeführt werden kann. Um dem Verkehrszuge auch nach Osten die nötige Ausdehnung zu geben, muß das östliche Ende der Zimmerstraße mit der Alten Jakobstraße verbunden werden; zu diesem Zweck ist der von der Linden-, Oranien-, Alten Jakob- und Kommandantenstraße gebildete Baublock südlich der Synagoge zu durchbrechen und der kleine Block, den Neue Grün-, Kommandanten-, Alte Jakob- und Seydelstraße bilden, niederzulegen, so daß hier ein viereckiger Platz entsteht, der den sich mannigfach kreuzenden Verkehrswegen Spielraum bietet und der eng bebauten Gegend etwas Licht und Luft zuführt. Es ist nicht zu leugnen, daß die Durchbrüche und Niederlegungen kostspielig sind, aber der Erfolg eines durchgehenden Verkehrszuges vom Schlesischen Tor über die Köpenicker-, Neue und Alte Jakobstraße, die verlängerte Zimmerstraße, Zimmer-, Prinz Albrecht- und Eichhornstraße bis zur Potsdamer Straße rechtfertigt

wohl auch große Aufwendungen; denn er ist wohl geeignet, einen großen Teil des Verkehrs von der Leipziger Straße auf sich zu ziehen. Auch wird die Wertsteigerung der an ihm liegenden Grundstücke sicherlich die Kosten wieder einbringen.

Einen zweiten südlichen Entlastungsweg bilden die über die tiefzulegenden Geleise der Potsdamer und Anhalter Bahn hinweg geführten Verbindungsstraßen von der Schöneberger zur Steglitzer und der Luckenwalder zur Lützowstraße. Ebenso ist — und auch dies dürfte noch zur Entlastung des Potsdamer Platzes beitragen — die Yorkstraße mit der Bülowstraße geradlinig über das ganze Bahngelände hinweg verbunden. Hier ist eine Rampenanlage nötig, weil die Gleise noch über der Erde liegen und auch der Anhalter Güterbahnhof zu überschreiten ist. Die Rampe (1:36) liegt auf der östlichen Seite in der Mittelpromenade der Hornstraße, auf der westlichen im Gelände des bisherigen (weiter hinaus zu verlegenden) Potsdamer Außenbahnhofes.

Entlastung des Blücherplatzes.

Am Halleschen Tor sind es nicht Bauanlagen, die sich dem Verkehr in den Weg schieben und ihn so in einen schmalen Durchgang zusammendrängen, vielmehr ist hier der Grund zur Verkehrshäufung in der Führung der Straßen zu suchen, die von allen Seiten strahlenförmig zusammenlaufen. Von Norden kommen die Königgrätzer, Wilhelm-, Friedrich-, Lindenstraße und der Verkehrszug Alte Jakobstraße—Gitschiner Straße, vom Süden im wesentlichen die Belle Alliance- und die Blücherstraße. Daß der Verkehr am Halleschen Tor sich noch erheblich vergrößern wird, wenn das Tempelhofer Feld teilweise oder ganz bebaut sein wird, liegt auf der Hand. Abhilfe zu schaffen ist also auch hier dringend nötig, und zwar sind wiederum zwei Entlastungswege zu diesem Zwecke vorgesehen. Der westliche Teil soll mittels eines in Verlängerung der Puttkamerstraße gedachten Durchbruchs von der Wilhelm- zur Königgrätzer Strasse den von Norden kommenden Verkehr am Anhalter Bahnhof vorbei in die Möckernstraße lenken und mittels deren Verlängerung auf das Tempelhofer Feld. Der andere folgt der Neuen Grünstraße über den oben beschriebenen neu zu schaffenden Platz, dann der Alten Jakobstraße, in deren Zuge eine Brücke über die Spree und ein Durchbruch durch den schmalen Block zwischen Waterloo- und Planufer zur Zossener Straße und weiter durch die Friesenstraße auf das Tempelhofer Feld führt. Um dieser neuen Brücke noch weiteren Verkehr zuzuführen, ist eine Verlängerung der Markgrafenstraße südwärts in gerader Linie bis ans Wasser geplant; außerdem ist die Charlottenstraße, die jetzt am Enckeplatz als Sackgasse endigt, durch den Garten der alten Sternwarte hindurch im Bogen nach der Lindenstraße geführt worden, wozu nur der Abbruch der beiden alten, dem Kammergerichtsgebäude gegenüberliegenden Häuser notwendig wird. Das bedeutet auch für die schöne, erhaltungswürdige Kammergerichtsfassade einen Gewinn, da die verlängerte Charlottenstraße gerade darauf zuläuft. Die Kosten würden hier wiederum durch die Wertsteigerung der entstehenden Eckgrundstücke gedeckt oder doch verringert werden können. Erreicht wird durch diese Maßnahmen,

daß der Verkehr aus der Charlotten-, Markgrafen- und Lindenstraße nach Süden, der bisher über den Belle Alliance- und Blücherplatz mußte, sich der neuen Brücke bedienen kann, und das ist für den Blücherplatz gewiß eine ganz bedeutende Entlastung.

Kriegsministerium.

Dem Staatssäckel sind bei diesen Vorschlägen im Interesse Berlins und seines Verkehrs ganz bedeutende Ausgaben zugemutet worden durch den Bau der neuen Ministerien und die Anlage der Straße durch sein Gelände. Es ist daher billig, auch Vorschläge zu machen, die dem Fiskus die zu solchen Unternehmungen nötigen Summen einbringen. Dabei lenkt sich der Blick zunächst auf das Kriegsministerium: in einer Gegend gelegen, die sich zu einer ausgesprochenen Geschäfts- und Ladengegend mit sehr hohen Grundstückspreisen entwickelt hat, stellt es mit seinem großen Garten einen Wert dar, der im Interesse der Staatsfinanzen nicht ungenutzt liegen sollte. Zudem ist das Ministerium aus mehreren Häusern zusammengewachsen, so daß seine innere Anordnung außerordentlich unübersichtlich geworden ist. Durch den Verkauf des ganzen Geländes würde der Staat sicherlich eine Summe erzielen, die nicht nur für den Bau der beiden neuen Ministerien am neuen Opernplatz, sondern auch für den Neubau des Kriegsministeriums auf einem dem Staate gehörigen oder von der Krone zur Verfügung gestellten Grundstücke ausreichen dürfte. (Es wird dabei angenommen, daß das Geld für den Opernhausneubau, der ja, wenn auch an anderer Stelle, bereits geplant ist, zur Verfügung steht.) Auf dem Gelände des alten Kriegsministeriums nun würden nach der Leipziger und Wilhelmstraße hin Geschäfts- und Ladenhäuser errichtet werden, für die sich hier die günstigste Lage bietet.

Saalbau.

Auf dem südlichen Teil an der Prinz Albrechtstraße haben die Verfasser einen Bauplatz für ein Konzerthaus vorgesehen, einen Saalbau von großer Abmessung und monumentalem Charakter, der die Darbietung guter, volkstümlicher Konzerte mit mäßigem Eintrittspreise ermöglichen soll. Gute Musikaufführungen einem breiten Hörerkreis gegen ein Eintrittsgeld von 1 und 2 Mk. zugänglich zu machen, ist ein allgemein gefühltes, künstlerisches und soziales Bedürfnis. Solche Konzerte sind, wie kaum der Begründung bedarf, zu allgemein erschwingbaren Eintrittspreisen nur dann ausführbar, wenn ein für eine sehr große Zuhörerzahl ausreichender Raum geschaffen wird.

Die bekannten mustergültigen Darbietungen der Oratorien- und Konzertmusik in der Philharmonie bedingen heute ein Eintrittsgeld von 5 bis 3 Mk. Die im Hintergrund der Logen angeordneten Stehplätze zu 1 Mk. bieten ein unzureichendes, im Vergleich zu den Einrichtungen anderer Großstädte darf man sagen, unwürdiges Unterkommen.

Es fehlt bisher in Berlin an einem geeigneten Saale von ausreichender Größe, wie ihn London in der Alberthall besitzt und sogar kleinere Städte haben, z. B. Mannheim in seinem Rosengarten, Frankfurt a. M. in seiner neuen Festhalle. Auch für große Versammlungen, die jetzt im Zirkus Busch ungenügend untergebracht sind, wird sich der neue Riesensaal eignen. Der Haupteingang des Gebäudes mit geräumiger Vorfahrt würde an der Prinz Albrechtstraße der Kunstgewerbeschule gegenüber liegen, eine Privatstraße könnte außerdem Zugänge von der Leipziger und der

Wilhelmstraße schaffen, so daß diese „Neue Philharmonie" von den elektrischen Bahnen der Leipziger Straße und denen der Albrechtstraße bequem zu erreichen ist. Auch von dem großen Verkehrszentrum am Potsdamer Platz mit seinen Bahnhöfen ist sie nur wenige Minuten entfernt. Übrigens könnte ein Teil des schönen Gartens des jetzigen Kriegsministeriums dem Gebäude erhalten bleiben und bei Festlichkeiten entsprechende Benutzung finden.

Für das neu zu erbauende Kriegsministerium aber wäre das Grundstück des alten Krollschen Theaters der gegebene Platz; hier liegt es in würdiger und passender Nachbarschaft des Generalstabsgebäudes, dem Reichstage gegenüber (Vgl. Abb. 14 und 15). Und gleichzeitig würde seine umfangreiche und ausgedehnte Bauanlage ein kräftiges Gegengewicht zur Masse des Reichstagshauses und einen guten Abschluß des Königsplatzes nach Westen bilden.

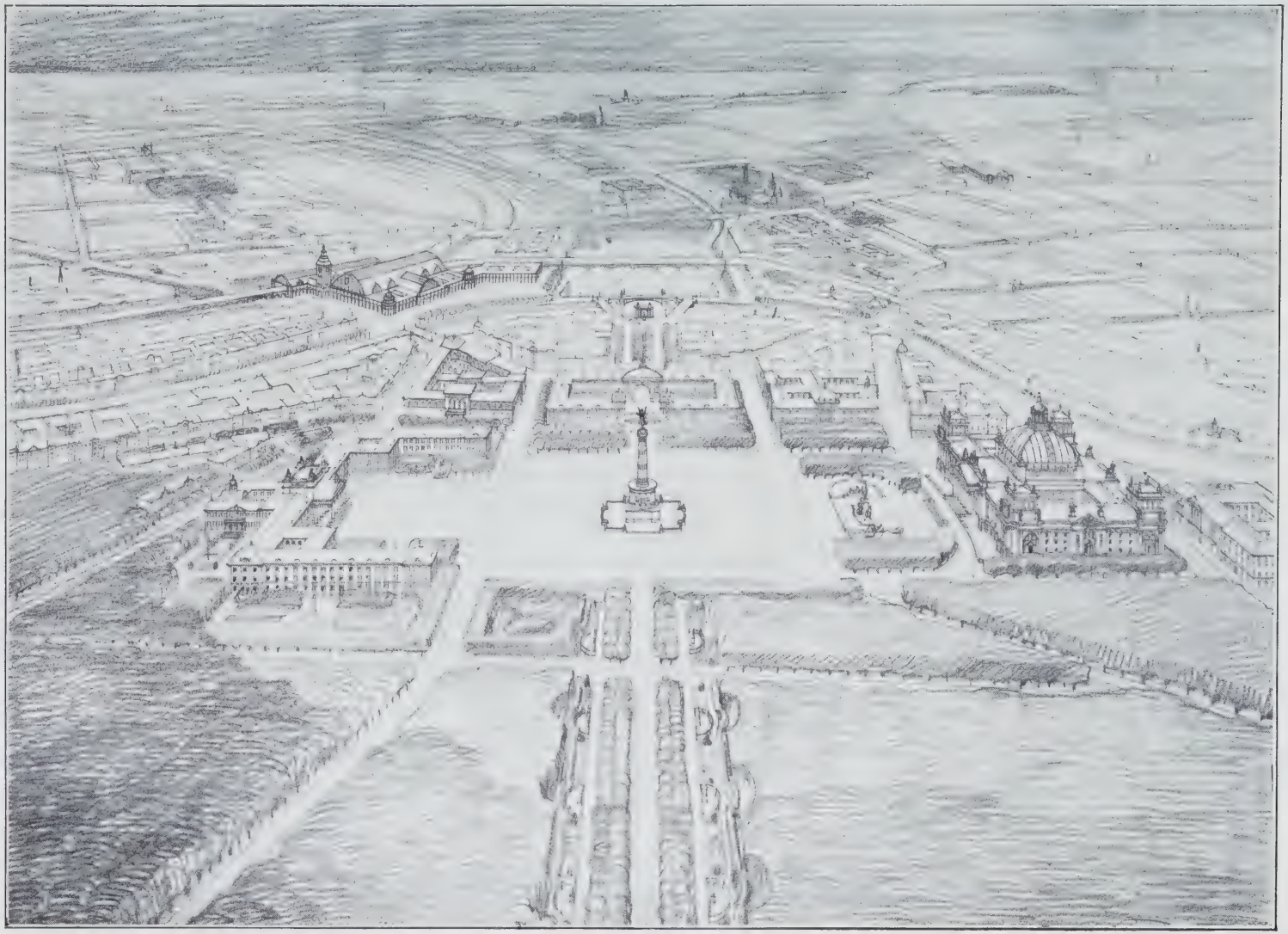
Königsplatz.

Heer und Volk, die Träger deutscher Größe und Macht, vereinigt in den Denkmälern der Baukunst — würde eine solche Stätte nicht gewaltig jeden Deutschen ansprechen und jedem Fremden die Grundlagen des Reichs sichtbar vor Augen führen? Nicht mit Unrecht wird man dem Berliner Bauwesen den Vorwurf machen, daß Monumentalbauten vielfach lediglich da aufgestellt wurden, wo sich im einzelnen wohl oder übel ein verwendbarer Bauplatz bot, so daß eine Verzettelung der Wirkungen eintritt und, trotz großer Aufwendungen, der machtvolle Eindruck der Architektur anderer Hauptstädte hier mangelt. Nicht das Bauwerk als solches — auch die städtebauliche Anlage muß große Gedanken zum Ausdruck bringen.

Wie verlautet, ist jetzt an dieser Stelle der Bau eines Opernhauses geplant. Es wird doch aber jedem einleuchten, daß die Lage für ein Opernhaus ganz ungünstig ist: vom Potsdamer Bahnhof und von der Stadtbahn schwer zu erreichen, vom Berliner Westen durch den Tiergarten abgeschnitten, von den Mittelpunkten des weltstädtischen Lebens weit entfernt — der Opernbesucher weiß nicht, wie er hinkommen, und noch weniger, wo er nach der Oper hingehen soll. Und eine wirkliche Verbesserung des Königsplatzes würde durch ein Opernhaus auch nicht geschaffen werden; denn es würde niemals die genügende Breite bekommen können, um einen ausreichenden Abschluß des Platzes zu bilden. Einen solchen aber braucht der Königsplatz unbedingt: „Mangels jeder Raumwirkung gewinnt man bei unserm Königsplatz überhaupt nicht den Eindruck des Platzes", sagt O. March in seiner Rede vor der Akademie des Bauwesens.

Um eine künstlerisch befriedigende Platzwirkung zu erzielen, ist das Kriegsministerium hier möglichst breit und mit großen vorspringenden Flügeln geplant und außerdem der Platz nach Norden durch ein zweites Monumentalgebäude abgeschlossen worden. In dieses soll das Reichsamt der Marine, das bisher in verschiedenen Gebäuden untergebracht ist, verlegt werden, so daß um die Siegessäule herum ein Forum des Reiches entsteht, ein gewaltiges Baudenkmal für die Wehrhaftigkeit des Reiches, die von den militärischen Gebäuden, und seine politische Macht, die von Wallots Reichstagshaus verkörpert wird. Dieser Platz würde erst den richtigen Abschluß und die Krönung der Siegesallee bilden: ist diese als eine bildliche Darstellung der brandenburgisch-preußischen Geschichte zu betrachten, so spiegelt sich in ihm deren Fortsetzung und vorläufiges Endziel, die Gründung des Deutschen Reiches und sein Auswachsen zur Weltmacht. Um dem Verkehr günstige

Reichsmarineamt.



KÖNIGSPLATZ.

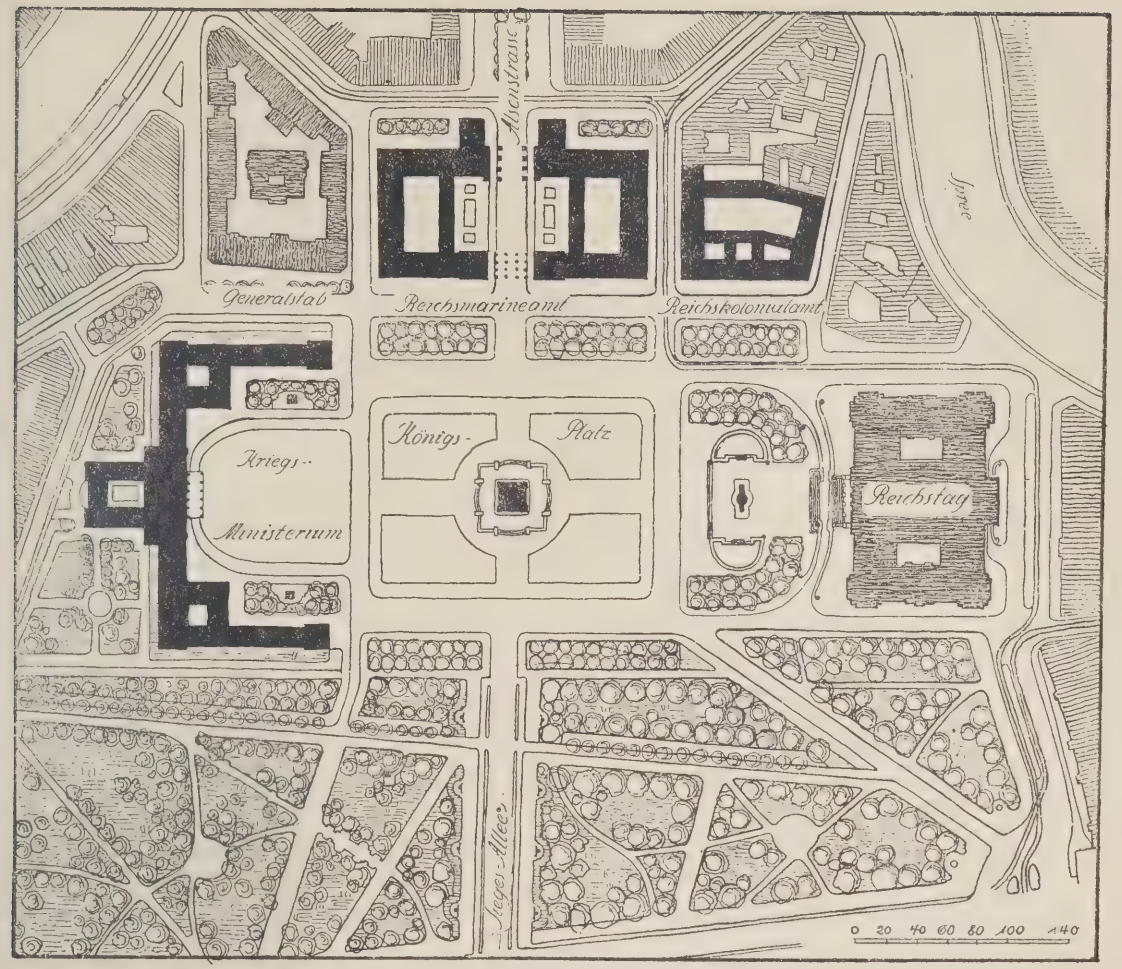


Abb. 15. Königsplatz. Grundriß.

Wege zu bieten, ist das Reichsmarineamt mit breiter, säulengetragener Durchfahrt geplant, die eine gradlinige Verbindung zur Alsenstraße ermöglicht. Das Roondenkmal müßte seinen jetzigen Platz verlassen und gegenüber dem südwärts verschobenen Moltkedenkmal im Vorhof des Kriegsministeriums aufgestellt werden, wodurch gleichzeitig die Bedenken gegen die jetzige Anlage behoben würden, bei der drei Einzelstatuen in gleichen Abständen von der Siegessäule in drei verschiedenen Richtungen aufgestellt sind. Die Bepflanzung des Platzes mit Bäumen und Gebüsch wäre zu beseitigen, der Ernst dieses Platzes verträgt das nicht. Nur an seinen Rändern sind, um ihn etwas zu verkleinern und mehr zusammenzufassen, Reihen streng geschnittener Bäume angeordnet. In dieser Form bietet der Platz dann auch eine weite Freifläche für große patriotische Feiern unter freiem Himmel, für die Aufstellung und die Auflösung von Festzügen und ähnliche Veranstaltungen. Welcher Platz wäre dazu geeigneter, als dieser, wo sich das Volk inmitten der Wahrzeichen

nationaler Kraft und um die stolz mahnenden Denkmäler der großen Zeit der Reichsgründung versammeln kann?

Der benachbarte, zwischen Roon- und Hindersinstraße gelegene Baublock würde — freilich nach Ankauf und Abbruch bestehender Gebäude — einen guten Bauplatz für einen Neubau des Reichskolonialamtes, das in seinem jetzigen Gebäude sich nicht weiter ausdehnen kann, bieten, während das Gelände zwischen Hindersinstrasse und Reichstagsufer, das in seiner jetzigen Gestalt einen seiner Nachbarschaft unwürdigen Eindruck macht, der gegebene Platz für ein neues Militärkabinet wäre. Diese Behörde braucht dringend ein neues, größeres Heim, das garnicht günstiger gelegen sein könnte, als hier, in der Nachbarschaft des Kriegsministeriums und Generalstabes.

Reichskolonialamt.

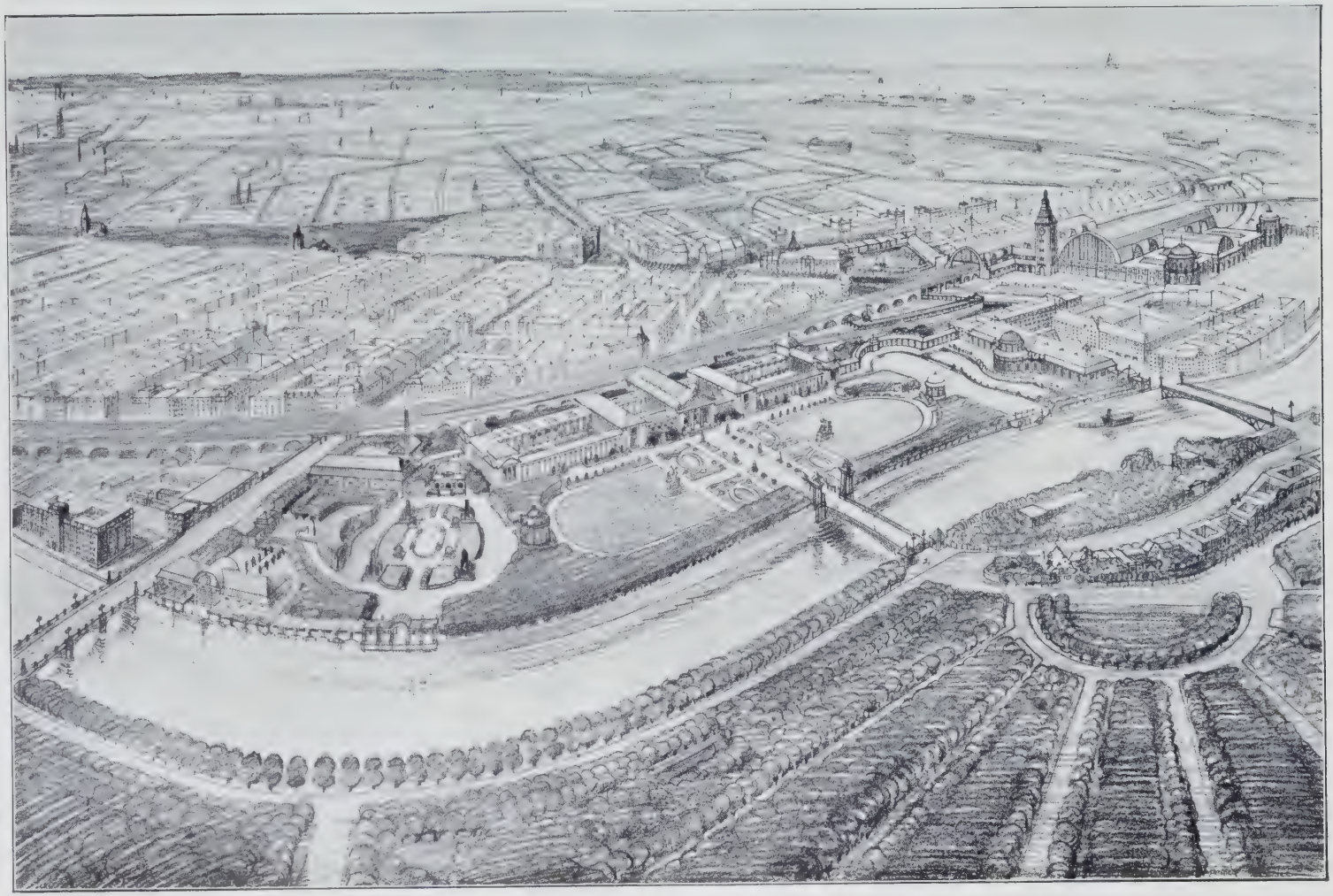
Militärkabinet.

Neben solchem ernsten, feierlichen Monumentalplatze, wie er von den Verfassern in dem umgestalteten Königsplatze entworfen wird, braucht Berlin aber auch eine Stätte, die den jährlichen Kunstausstellungen und daneben einem frohen, vornehmen weltstädtischen Treiben den würdigen künstlerischen Rahmen gibt. Der jetzige Ausstellungspark am Lehrter Bahnhof ist dazu wenig geeignet, weil er in ungünstiger Weise von der Stadtbahn durchschnitten wird, so daß nur kleine Parkzipfelchen neben den Gebäuden übrig bleiben, die in ihren unregelmäßigen Formen weder eine gute Platz-, noch eine Parkwirkung ermöglichen. Ein Neubau des Kunstausstellungspalastes an der alten Stelle würde daran nichts bessern; es sollte daher der Umstand, daß die Restauration erst kürzlich neu gebaut ist, nicht für den Entschluß ausschlaggebend sein, diesen höchst unvorteilhaften Platz für einen Ausstellungspark auf lange Zeit hinaus wieder festzulegen. Die Stelle des jetzigen Ausstellungsgebäudes ist daher von den Verfassern dem neu zu schaffenden Zentralbahnhof zugewiesen worden (vgl. Verkehrseinrichtungen), während sie ganz in der Nähe der jetzigen Kunstausstellung einen anderen Platz gefunden zu haben glauben, der ganz hervorragend für den gedachten Zweck paßt: es ist das Gelände des jetzigen Zollgüterbahnhofes, das von der Paulstraße, der Stadtbahn, der Straße Alt-Moabit und der Spree umschlossen wird. In Bezug auf den Verkehr läge hier die Kunstausstellung denkbar günstig. Außerdem hat der Platz den Vorzug, die Lage des Ausstellungsparkes in Moabit und am Lehrter Bahnhof, die zu einer Art Tradition geworden ist, beizubehalten. Auch wird auf diese Weise der häßliche Anblick des Zollbahnhofes, der wirklich kein schöner Nachbar des Tiergartens und des Schlosses Bellevue ist, beseitigt. Statt rauchender Lokomotiven, rasselnder Krane und rollender Lastwagen, statt der Kohlenplätze mit ihren Buden und Firmenschildern, sollen sich hier in Zukunft Parkanlagen ausdehnen und fröhliche Menschen lustwandeln. Der Ausstellungspark bildet dann eine Erweiterung des Tiergartens nach Norden über die Spree hinweg, die als reichlicher Ersatz für das nur 3 ha große Stück angesehen werden kann, das ihm durch den vorgeschlagenen Opernbau fortgenommen wird. Der Zollgüterbahnhof wird, wie in dem Abschnitt über Verkehrseinrichtungen näher ausgeführt ist, auf das Gelände zwischen Humboldt-

Ausstellungspark.

Zollgüterbahnhof.

Abb. 16.



NEUER AUSSTELLUNGSPARK.

und Nordhafen oder an den Westhafen verlegt, wobei sich die Verfasser nicht verhehlt haben, daß das Niederlegen der wertvollen, erst 1886 vollendeten Packhofsbauten auf heftigen Widerspruch stoßen wird. Aber um wirklich eine schöne und großzügige Anlage zu gewinnen, die eine Sehenswürdigkeit bilden soll, müssen eben auch ältere wertvolle Gebäude fallen. Um die Kosten einigermaßen zu decken, ist nicht das ganze Gelände zum Ausstellungspark verwandt, sondern der östliche Teil für die Bebauung mit Wohnhäusern vorbehalten worden. Es ist zweifellos, daß hier, an einer neu zu schaffenden Uferstraße in so günstiger Verkehrslage, neben dem neuen Zentralbahnhof und dicht beim Tiergarten, sich bald vornehme Hotelbauten niederlassen werden. Ebenso soll der nördlich der Stadtbahn gelegene Teil des alten Ausstellungsparkes parzelliert werden, wobei das jetzige Ausstellungsrestaurant vielleicht ebenfalls zu einem Hotel erweitert werden könnte, dem der benachbarte Zentralbahnhof die Existenzbedingungen verschafft.

Geländeverwertung.

Für den neuen Ausstellungspark bleibt dann noch ein Gelände von über 16 ha übrig, das unmittelbar am Wasser und dem Tiergarten gegenüber gelegen, alle Möglichkeiten einer reizvollen Parkanlage bietet. Was sich aus dem Platze machen läßt, ist in den Entwurfszeichnungen (Abb. 16) nur angedeutet. Das langgestreckte Hauptgebäude für die Ausstellung ist an die Stadtbahnbögen herangeschoben, um möglichst viel Parkfläche am Wasser freizubehalten, die Architektur der Stadtbahn zu verdecken und einen Gleisanschluß zu ermöglichen, ohne den Garten damit zu durchschneiden. Ein Haupteingang ist diesem Gebäude gegenüber vom Tiergarten aus mit einer breiten Fußgängerbrücke angelegt, die von Billettschalterhäuschen flankiert wird. Der andere Haupteingang ist für die vom Bahnhofskomplex am jetzigen Lehrter Bahnhof kommenden Besucher an der Ostseite des Parkes vorgesehen; die erwähnte neue Uferstraße sowie die vorhandene, am Hauptzollamt vorbeiführende Straße, führen von Alt-Moabit herab an den Hotelbauten (siehe oben) vorbei auf einen kleinen, dem Eingang vorgelagerten Platz, auf dem Wagen umkehren können, und der durch eine Brücke mit der Beethovenstraße verbunden ist. Nördlich des Eingangs erhebt sich das Hauptrestaurant der Kunstausstellung, das als Gesellschaftshaus vornehmen Stiles mit verschiedenen großen und kleinen Sälen gedacht ist; es wendet seine breite Westfront mit Veranden und Terrassen dem Parke zu und ist durch einen gedeckten Gang mit dem Ausstellungsgebäude verbunden. Man kann das Restaurant daher vom Parke, von der Ausstellung selbst und von der Straße unmittelbar betreten. Es kann bei seiner günstigen Lage auch im Winter, von dem Betriebe des Ausstellungsparkes unabhängig, mit Erfolg weiter geführt werden. Ein dritter Eingang liegt an der Paulstraße; südlich von ihm ist ein Café hart an der Spree angelegt; am Ufer ziehen sich große Glashallen hin, von denen der Blick hinüberschweift nach den Wipfeln des Tiergartens; weiträumige Terrassen, die in den Park überleiten, sind ihm vorgelagert. Längs des Ufers ist eine Promenade vorgesehen, die Restaurant und Café verbindet. Die freibleibenden Parkflächen können zum Aufstellen von Bildwerken und

zur Errichtung kleinerer vorübergehender Ausstellungsbauten benutzt werden. In der Nordwestecke liegt die Maschinenhalle.

Zentralbahnhof.

Anschließend an den Ausstellungspark sei hier gleich der Neugestaltung des Lehrterbahnhofsplatzes und seiner Umgebung gedacht, soweit architektonische Fragen dabei berührt werden. Wie im Abschnitt über Verkehrseinrichtungen ausgeführt ist, kommt an die Stelle des jetzigen Lehrter Bahnhofes ein Komplex von drei untereinander verbundenen, in verschiedenem Niveau liegenden Bahnhöfen. Die Erhaltung des alten Empfangsgebäudes des Lehrter Bahnhofes, das in seiner charakteristischen Form kein übles Stadtbild bietet, war leider nicht ausführbar: das neue Empfangsgebäude liegt mit seiner Hauptfront ungefähr parallel zum Friedrich Karlufer, zwischen sich und der Spree noch einen weiten Raum für die Wagenvorfahrt und die Verkehrsentwicklung lassend; östlich schließt sich ein großes Gebäude an, das Räume für ein Postamt, Telegraphenamt und andere Verwaltungszwecke, gegebenen Falls noch ein Bahnhofshotel, alles unmittelbar mit dem Bahnhofe selbst verbunden, enthalten soll.

Bahnhofsplatz.

Als Zugänge zum Bahnhof kommen von Norden die Straße Alt-Moabit, und die um den Bahnhof herumführende Lehrterstraße, von Süden die Moltke- und die Alsenbrücke in Betracht. Die Alsenbrücke hat jetzt eine sehr ungünstige T-Form, ungünstig für den Straßenverkehr, für die Schiffahrt und vom architektonischen Standpunkte; da ihr Verkehr sich infolge des neuen Zentralbahnhofes noch erheblich vermehren wird, wird es nötig sein, sie abzubrechen und drei neue Einzelbrücken an ihrer Stelle zu errichten, von denen eine in nordwestlicher Richtung das Friedrich Karlufer mit dem Kronprinzenufer verbindet, die beiden andern den Verkehr von der Alsenstraße nach dem östlichen und westlichen Ufer des Hafeneinganges führen. Diese beiden Brücken konvergieren nach Süden, stoßen aber nicht völlig zusammen, sondern lassen zwischen ihren südlichen Köpfen einen Raum frei, auf dem eine architektonische Denkmals- oder Brunnenanlage als erwünschter Abschluß der breiten, platzartigen Alsenstraße nach Norden errichtet werden soll.

Durch die Anlage des neuen Zentralbahnhofes wird natürlich das umliegende Gelände eine ganz erhebliche Wertsteigerung erfahren; auch das große, von der Perleberger, Rathenower, Invaliden- und Lehrter Straße umschlossene Kasernen- und Exerzierplatz-Gelände wird davon betroffen werden. Es erscheint daher wirtschaftlich richtig, dieses Gelände für die Bebauung mit Wohnhäusern zu verkaufen. Wenn der Fiskus auf dem Tempelhofer Felde damit begonnen hat, den Wertzuwachs seiner Liegenschaften zu realisieren, so ist kein Grund vorhanden, weshalb dasselbe nicht auch mit den Kasernenvierteln im Norden und Nordwesten der Stadt geschehen sollte; bilden sie doch nicht weniger als das Tempelhofer Feld mit ihren Exerzierplätzen große Hindernisse für den Verkehr und für die Entwickelung der umliegenden Bezirke. Es erscheint bei den heutigen Verkehrsmitteln nicht mehr nötig, so viel Kasernen, wie bisher, im Stadtinnern zu behalten; auch wird die Ausdehnung der Stadt und die damit stets wachsende Entfernung von der Kaserne bis zu einem für

Felddienstübungen geeigneten Gelände schon von selbst dazu drängen, die Kasernen weiter hinaus zu verlegen. Am geeignetsten für die Unterbringung der neuen Kasernen und militärischen Anstalten erscheint der südliche Teil der Jungfernheide (vergl. Abschnitt Groß-Berlin), und zwar der Teil südlich des jetzigen Schießplatzes Tegel, wo sie an der neuen, von den Verfassern vorgeschlagenen Bahnlinie nach Bötzow liegen könnten. Dort haben sie Exerzierplätze, Schießstände und Übungsgelände in nächster Nähe und gute Verbindung nach Tegel, Charlottenburg und Berlin. Dabei würden unsere jungen Soldaten in gesunder Luft leben.

Eine Art Leibwache des Hofes wird ja in der Nähe des Schlosses bleiben müssen; dazu werden das Alexanderregiment und das zweite Garderegiment zu Fuß ihrer Lage nach die geeignetsten sein und für sie wird der an der Schwedterstraße gelegene Exerzierplatz beibehalten werden müssen, der ja auch ein gutes Luftreservoir für die Umgebung und in den Stunden, wo er vom Militär nicht gebraucht wird, einen Tummelplatz für die Jugend bietet. Auch die um das Tempelhofer Feld herum, zum Teil in erst neu erbauten Kasernen untergebrachten Truppenteile sollen an ihrer Stelle bleiben, zumal im vorliegenden Entwurfe mit einem Verkauf des östlichen Teiles des Tempelhofer Feldes noch nicht gerechnet ist. Nur etwa die Gardedragoner könnten ihr wertvoll gewordenes Grundstück abgeben und in einen der südlichen Vororte, vielleicht Marienfelde, verlegt werden.

Moabiter Kasernengelände.

Bei der Aufteilung des Moabiter Exerzierplatzgeländes war der maßgebende Gedanke, daß es sich in dieser Gegend größtenteils um eine Besiedelung mit Kleinwohnungen handeln würde. Es ist dabei eine der Berliner Baupolizeiordnung entsprechende fünfstöckige Bebauung angenommen und die Straßenbreiten sind entsprechend bemessen worden. Die Baublocktiefen sind auf etwa 50—60 m beschränkt, um das Entstehen von Hofwohnungen zu verhindern; auch wird es möglich sein, hier, auf fiskalischem Grund, wo Privatinteressen nicht berührt werden, für die Freihaltung größerer Flächen im Innern der Baublocks zu sorgen, etwa durch Festsetzung einer rückwärtigen Baufluchtlinie oder ähnliche Maßnahmen. Möglicherweise können die neuen Gebäude an der Rathenower und Lehrter Straße mit ihren Gärten erhalten bleiben und zu besseren Wohnhäusern umgebaut werden. Im übrigen ist die Aufteilung so vorgeschlagen, daß ein Parkstreifen die Mitte des ganzen Geländes einnimmt, die vorhandenen Straßen, Seydlitz-, Krupp- und Feldzeugmeisterstraße beibehalten und die anstoßenden Straßen, vor allem die Thurm- und die Birkenstraße in möglichst gerader Richtung weiter geleitet sind. Alle Straßen sind in geraden, einfachen Linien geführt, ohne Anlehnung an für Berlin wenig geeignete Motive. An der Invalidenstraße ist der bestehende Vorgarten vor der Ulanenkaserne als Platz beibehalten und dahinter — vielleicht unter Benutzung des alten Kasernengebäudes — ein Bau zur Unterbringung des Verkehrsmuseums geplant; denn auch dies wird aus seinem jetzigen Heim, das übrigens bereits unzureichend geworden ist, durch die neuen Güterbahnhofsanlagen verdrängt.

Grützmacher.

Auch die an der Chausseestraße gelegene Kaserne mit Exerzierplatz, dem sogenannten Grützmacher, ist für den Verkauf und die Bebauung in Aussicht genommen; hier soll nur der Rand an der Kessel- und Chausseestraße mit Häusern — es wird sich wohl ausschließlich um Geschäftshäuser handeln — besetzt werden, das übrige soll Park- und

Spielplatz bleiben, der, wenn irgend möglich, mit dem Invalidenpark in Verbindung zu bringen ist.

Tempelhoferfeld.

Handelt es sich hier um verhältnismäßig kleine, der Bebauung neu zu erschließende Bezirke innerhalb Berlins, so steht im Süden der Stadt ein größeres Gebiet zur Verfügung, das der Bebauung nach den Beschlüssen der beteiligten Behörden überlassen werden soll: das Tempelhofer Feld. Wenn auch schon ein Bebauungsplan dafür bekannt geworden ist, so haben die Verfasser doch geglaubt, ihre davon abweichenden Vorschläge aufrecht erhalten zu sollen, weil vielleicht doch noch diese oder jene Anregung auf fruchtbaren Boden fallen könnte. Diese Vorschläge beziehen sich nur auf den westlichen Teil des Feldes bis zur Tempelhofer Chaussee. Der östliche Teil einschließlich der Hasenhaide soll als Spielsportplatz und Volkspark für die arbeiterreichen Gegenden des Südens und Rixdorfs frei bleiben.

Vorläufig braucht ja die Militärverwaltung den östlichen Teil des Feldes noch als Exerzierplatz für die im Süden der Stadt garnisonierenden Regimenter und ebenso die Schießstände in der Hasenhaide. Aber auch, wenn in späterer Zeit diese Regimenter und mit ihnen ihre Schieß- und Übungsplätze weiter hinauswandern, dürfte der Militärfiskus die Gelände nicht zur Bebauung verkaufen, sondern müßte sie als Freiflächen der Allgemeinheit zur Verfügung stellen. Sie sind seinerzeit so billig gekauft worden, daß das ein wohl nicht zu hochgespanntes Ansinnen an die Militärverwaltung ist; die Unkosten, die ihr durch die Neuanlegung von Ubungsplätzen usw. erwachsen, wird sie aus dem Verkauf des westlichen Teiles und der Exerzierplätze im Norden reichlich decken. Eine staatliche Behörde hat sicherlich weder die Aufgabe noch die Berechtigung, über diesen Bedarf hinaus noch Geschäfte in Bodenwerten zu machen, vielmehr liegen ihr soziale Verpflichtungen ob, die in diesem Falle die Freihaltung größerer Flächen zum Wohle der engbebauten umliegenden Wohnquartiere gebieterisch fordern.

Nur die Ostseite der Tempelhofer Chaussee ist noch mit in die Bebauung gezogen, um die höheren Werte dieser Grundstücke nicht ungenutzt zu lassen, und zwar soll längs der Straße ein Streifen etwa 25 m Breite mit viergeschossigen Häusern bebaut werden, während dahinter ein etwa 100 m breiter Streifen für niedrige landhausmäßige Bebauung — offen oder in Reihenhäusern — bestimmt werden soll. Die Grundstücke dieses Streifens liegen an Plätzen von etwa 40 qm Größe, die durch Durchgänge mit der Straße verbunden sind, also denkbar ruhig und unbehelligt vom Verkehr liegen; ihre Gärten grenzen ans freie Feld, es sind also Grundstücke, die die Annehmlichkeiten ländlichen Wohnens mit denen der bequemen Nähe zum Stadtinnern verbinden. Auch wird dieser bebaute Streifen, vom freien Teil des Feldes gesehen, mit seinen den Mietskasernen vorgelagerten niedrigen Häusern und ihren Gärten besser aussehen, als wenn die vierstöckigen Hinterfronten an den freien Teil unmittelbar angrenzen.

Der Grundzug des vorgeschlagenen Bebauungsplanes für den westlichen Teil wird durch eine breite, schnurgerade Avenue charakterisiert, die das Feld von Norden nach Süden durchquerend aufschließt und der sich die anderen Straßen in klarer, straffer Linienführung angliedern. Solch gerader, perspektivisch wirkender Straßenzug entspricht dem Charakter Berlins und seiner künstlerischen Überlieferung nach Ansicht der Verfasser besser, als bogenförmig geführte Straßen mit gekrümmten Wandungen, Vor- und Rücksprüngen und Einzeleffekten, die kleine,

anmutige Bilder geben und für Landhaussiedelungen, Vororte und Kleinstädte wohl ihre Berechtigung haben, aber nicht für eine so bedeutsame Eweiterung der Reichshauptstadt. Die Avenue schließt an die Möckernstraße an, die mit ihrer nördlichen Verbindung zur Wilhelmstraße (s. S. 58) den Hauptzugang zum neuen Stadtteil bilden soll. Sie ist in einer Breite von 120 m mit Parkstreifen und Alleebäumen projektiert und geht zunächst längs des Viktoriaparkes, für den sie eine Erweiterung darstellt, über das Aufmarschgelände.

Die Geländegestaltung steht der Linienführung der Straße nicht entgegen: die Straße muß eben so weit eingeschnitten werden, als es die Schaffung einer nur mäßigen Steigung erfordert; das Gelände steigt dann zu ihren Seiten staffelförmig an, eine Anordnung, von der sich die Verfasser eine eigenartige und reizvolle Wirkung versprechen.

Die westliche, von der Prachtstraße nicht beanspruchte Hälfte des Aufmarschgeländes soll bebaut werden. Es ergeben sich hier wertvolle Grundstücke mit Blick auf den Viktoriapark und guter Verbindung nach dem Stadtinnern. Die Prachtstraße geht sodann in derselben Richtung und Breite über das eigentliche Tempelhofer Feld weiter und wird etwa 600 m nördlich der Eisenbahnlinie zu einem rechteckigen Platz, von dem aus sie sich in zwei schmalere Arme gabelt; der eine führt nach der Bahnüberführung beim Bahnhof Tempelhof, der andere durch eine neu zu schaffende Unterführung in der Südwestecke des Platzes nach der Schöneberger Straße in Tempelhof. Von Nordost und Nordwest münden ebenfalls zwei schräg verlaufende Straßen auf diesen rechteckigen Platz, so daß durch diese sich hier kreuzenden Straßen eine Diagonalverbindung nach beiden Richtungen hergestellt ist. Für die Querverbindung von Osten nach Westen sorgen drei Straßen.

Die Aufteilung des Inneren der so entstehenden großen Baublocks soll das in der benachbarten Wilhelmshöhe angeschlagene Motiv der stillen Wohnstraße aufnehmen und weiterführen. Daher ist nur der Rand der Blocks — ähnlich dem Vorschlage, den die Verfasser für die Vorortbebauung gemacht haben — mit großen Häusern dicht zu bebauen. Das Innere soll zwischen Gartenanlagen und Spielplätzen kleinere Häuser und Hausgruppen an stillen Wohnstraßen erhalten, die, dem Staub und Lärm der Verkehrsstraßen entzogen, angenehme Wohnungen vornehmeren Charakters bieten werden. Auch die großen Häuser der etwa 30 m tief anzunehmenden Randbebauung haben Gewinn von dieser Anordnung: sie bekommen keine Hinterhäuser im jetzigen Sinne, da ihre rückwärtigen Fronten in die grünen Gärten und Straßen blicken. Es können in ihnen entweder große, ganz durchgehende Wohnungen angelegt oder auch die Stockwerke in Straßen- und Gartenwohnungen geteilt werden; in beiden Fällen wird die Anordnung so getroffen werden können, daß die Wirtschafts- und Nebenräume an den kleinen Innenhöfen liegen. Die schmaleren Baublocks sollen in der üblichen Weise bebaut werden.

Industrieausstellung.

Der Raum aber zwischen dem rechteckigen Platz, den beiden von ihm nach Süden ausgehenden Straßenarmen und der Eisenbahn ist ganz für einen großen Park vorbehalten, in dem, an den Bahnkörper heran-

gerückt, genau in der Achse der verlängerten Möckernstraße und als ihr point de vue sich ein gewaltiger Bau erhebt, der einer ständigen Ausstellung für die Maschinenindustrie dienen soll. Ein solches Gebäude ist ein unabweisliches Bedürfnis unserer Industrie; sie braucht eine Zentralstätte, an der dauernd die Erzeugnisse ihrer verschiedenen Zweige zur Schau gestellt sind, wo der Käufer sich ohne weite Wege von einem Werk zum anderen über die Leistungen auf einem bestimmten Gebiete rasch unterrichten kann und wo die Fäden einer großen industriellen Organisation zusammenlaufen. Eine Auskunftsstelle und Bureauräume für die ausstellenden Firmen müssen damit verbunden sein. Daß solche Anstalt in der Reichshauptstadt liegen muß, die zudem selbst eine bedeutende Maschinenindustrie besitzt, ist selbstverständlich; und hier wiederum ist dieser Platz dafür besonders geeignet, weil er Bahnanschluß hat, von allen Stadtteilen durch die Ringbahn und die neue städtische Nordsüdbahn leicht zu erreichen ist und doch die Möglichkeit bietet, das Gebäude in einen großen Park hineinzustellen, der für die Abhaltung besonderer vorübergehender Fachausstellungen gebraucht werden soll. Solche Fachausstellungen sind jetzt gezwungen — wie zum Beispiel die für das nächste Jahr in Baumschulenweg geplante Tonindustrie-Ausstellung — sich in entlegenen Vororten kümmerliche Plätze zu suchen, wo sie ein von der Masse wenig beachtetes Dasein führen.

Städtischer Festsaal.

Und diesem gewaltigen Repräsentationsgebäude der deutschen Industrie gegenüber ist an der Stelle der jetzigen Schultheißbrauerei, die ihren Betrieb weiter hinaus auf billigeres Land verlegen soll, ein Repräsentationsgebäude der Stadt Berlin geplant, ein monumentaler Saalbau für festliche Empfänge und Akte, für die der große Rathaussaal sich schon lange als nicht mehr ausreichend erwiesen hat. Damit könnte vielleicht eine städtische moderne Kunstsammlung verbunden sein, ein Gegenstück zur Nationalgalerie, in der man die neuere Kunst in ihren verschiedenen Richtungen und Entwicklungsstufen studieren könnte. Das Gebäude würde durch seine erhöhte Lage das ganze neue Wohngelände beherrschen und gleichzeitig den Viktoriapark nach Süden abschließen; die beiden Institute aber, das Ausstellungsgebäude und der städtische Prachtbau würden den Charakter der Gegend heben und das bessere Publikum hierher zu ziehen imstande sein.

Für andere öffentliche Gebäude ist durch die Anlage kleinerer, etwas abseits der großen Verkehrszüge gelegener Plätze Vorsorge getroffen; an dem einen könnte zweckmäßig eine Kirche als Baugruppe mit Pfarr- und Gemeindehaus, an dem anderen eine Schule liegen. Der große rechteckige Platz am Südende der verlängerten Möckernstraße bietet ebenfalls günstige Baustellen für öffentliche Gebäude, etwa Post und Gymnasium.

Volksarena.

Inmitten des östlichen, freibleibenden Teils des Tempelhofer Feldes fst nun eine Anlage geplant, die einen Mittelpunkt für das sich hier abspielende sportliche Leben bilden soll. Es ist eine Anstalt, die Vorrichtungen, Hallen und Säle für alle Arten körperlicher Übung enthalten

soll, für die Bedürfnisse der breiten Masse zugeschnitten: Turnhallen, Schwimmhallen, Kegelbahnen, Radfahrbahnen usw.; ferner Unterkunfts- und Erfrischungsräume für alle, die in diesen Räumen und auf den weiten Flächen des Tempelhofer Feldes dem Spiel und dem Sport obliegen. Die Hallen und Gebäude sind um eine große, offene Arena für sportliche Wettkämpfe und Schaustellungen gruppiert, die von amphitheatralisch ansteigenden Sitzreihen umgeben ist.

Die Anstalt ist als ein soziales Unternehmen, als eine Ergänzung des mehr für die oberen Stände bestimmten Stadions im Grunewald gedacht. Denn gerade die Arbeiter des Südens und Rixdorfs, junge Kaufleute und Angestellte der Industrie suchen schon jetzt vielfach ihre Erholung auf dem Tempelhofer Felde und werden bei verbesserten Verkehrsverhältnissen noch mehr hierher gezogen werden.

Als Hauptzugang von Berlin ist der Zug der Fontanepromenade und des Elisabeth- und Luisenufers geradlinig über das Kirchhofsgelände hinweg verlängert. Die Straße kann zurzeit natürlich noch nicht durch die Kirchhöfe gelegt werden; wenn aber dereinst die Begräbnisplätze nicht mehr als solche gebraucht werden, besteht bei der geplanten Anlage die Möglichkeit, hier durch die zu Parks umgewandelten Kirchhöfe einen großzügigen Straßenzug hindurchzulegen. Vorläufig muß das Kirchhofsgelände umgangen werden. Von Rixdorf her wird die Münchener und Wanzlickstraße an der Hasenhaide entlang bis zur Volksarena hingeführt; vom Westen kommt ein Weg vom bebauten Teile des Felds, vom Süden einer vom Bahnhof Tempelhof gerade auf die Bauanlage zu, so daß sie wirklich von allen Teilen der Stadt aus bequem zu erreichen sein wird.

Das Gelände für diese Baulichkeiten müßte die Militärverwaltung hergeben; sie hat ein starkes unmittel-

Abb. 17. Bebauung des Geländes der Potsdamer Bahn.

bares Interesse daran, daß die Jugend des Volkes ihren Körper durch zweckmäßige Uebungen zu stählen Gelegenheit hat.

Frobenstraße. Zum Schluß sind noch einige unbedeutendere Verbesserungen zu erwähnen, die im vorliegenden Entwurfe vorgeschlagen sind. Hierher gehört erstens die Durchführung der Froben- nach der Magdeburger Straße, ein Projekt, das schon längere Zeit die maßgebenden Kreise beschäftigt. Um diesen Straßenzug aber zur Entlastung der Potsdamer Straße wirksam zu machen, muß er nach Süden bis zum alten Botanischen Garten und durch diesen hindurch möglichst bis zur Hauptstraße in Schöneberg, nach Norden als Fahrstraße mit Gabelung zum neuen Kunstausstellungspark und nach der Moltkebrücke verlängert werden.

Schillerpark. An zweiter Stelle sind zu erwähnen, Verbesserungen des Bebauungsplanes des noch unbebauten Geländes zwischen der Seestraße, Müllerstraße und der Reinickendorfer Grenze in der Umgebung des Schillerparks. Die Verfasser gingen hierbei von dem Bestreben aus, einmal den Schillerpark wenigstens durch einen größeren Platz mit den benachbarten Kirchhofsgeländen, die eine geschlossene Freifläche in sich bilden, zu verbinden, dann aber den großen Zug von Promenadenstraßen, den Reinickendorf von seiner Dorfaue aus nach Süden geplant und teilweise schon angelegt hat, bis zur Einmündung in die Seestraße durchzuführen. Im übrigen war hierbei auch der Gedanke maßgebend, einfache, gerade Straßenzüge, nicht zu tiefe Blocks mit guter Parzellierungsmöglichkeit und doch durch eingestreute Plätze und zweckentsprechende Anweisung von Baustellen für öffentliche Gebäude, einige Abwechslung zu schaffen.

Bahngelände. Die Bebauung des durch die Versenkung der Potsdamer Bahn und die Hinausverlegung des Potsdamer Rangierbahnhofes freiwerdenden Gebäudes endlich ist aus Abb. 17 zu ersehen.

Das der Bebauung zurückgewonnene Land bietet einer großen Reihe von Wohn- und Geschäftshäusern Raum, und wird wenigstens einen Teil der Unkosten des Umbaus der Verkehrsanlagen wieder einbringen.

Vom Potsdamer Bahnhof sind über der Erde nur zwei Einsteighallen mit besonderen Treppen zu allen Bahnsteigen und ein großes Glasdach sichtbar. An der Südseite des Bahnhofs liegt ein arkadenumgebener Platz, der die verlängerte Prinz-Albrechtstraße mit der Eichhornstraße verbindet. Von dort geht eine 40 m breite Straße über den unterirdischen Bahngleisen nach Süden und mit einer neuen Brücke über die Spree bis zu dem Punkt, wo die Gleise wieder aus der Erde herauskommen. Die Rampenöffnung ist hier durch ein architektonisches oder plastisches Monument abgeschlossen. Die Aufteilung erfolgt im übrigen so, daß alle von Westen kommenden Straßen, die sich bisher im Eisenbahngelände totliefen, ostwärts weitergeführt werden, unter ihnen die Bülowstraße, wie Seite 58 erwähnt, mit Rampen über den Güterbahnhof hinweg bis zur Hornstraße.

Zentrale-Geschäftsbezirke und erhöhte Ausnutzung. Für solche genau abgegrenzte Bezirke des Berliner Zentrums, die als reine Geschäftsbezirke zu gelten haben, wäre zu erwägen, ob für reine Geschäftsbauten eine höhere Anzahl von Stockwerken als die heutige Bauordnung zuläßt, zu gestatten wäre. Die Zulassung höherer Ausnutzung ist bei Geschäftsbauten und in Geschäftsbezirken (im Gegensatz zu Wohnbezirken) nach allgemeiner Erfahrung in hygienischer Beziehung unbedenklich; während zugleich die Stadtgemeinde aus der den Grundbesitzern gewährten Vergünstigung leicht die Mittel zur Durchführung städtebaulicher Aufgaben gewinnen könnte.

V. BAUORDNUNG UND BAUTÄTIGKEIT.

1. Bauordnung.

Bedeutung der Bauordnung.

Die Berliner Bauordnung besitzt eine allseitig anerkannte, weit über die Grenzen von Groß-Berlin hinausreichende Bedeutung. Die in Berlin bewirkte Regelung des Bauordnungswesens ist durch Übertragung der Berliner Vorschriften für eine große Anzahl von Städten in Deutschland und im Auslande vorbildlich und bestimmend geworden. Über den Wert der mit fortschreitender Entwickelung mehrfach ergänzten Bauordnung kann kein Zweifel sein. Gleichwohl spricht das Programm des Wettbewerbs den Wunsch aus, daß Vorschläge zur Weiterbildung und eventuellen Umänderung der Bauordnung gemacht werden sollen.

Vororte-Bauordnung.

Solche Vorschläge können sich hier im wesentlichen nur auf die Vororte-Bauordnung erstrecken. Die neue Bauordnung für die Vororte von Berlin vom 28. Mai 1907 kennzeichnet sich als ein Werk, das den neuzeitlichen Anschauungen im Städtebau Rechnung trägt, eine weiträumige Bebauung anstrebt und hierbei zweifellos in der Wahl der Bauformen einen möglichst weiten Spielraum zu lassen wünscht. Indes läßt sich nicht verkennen, daß die berechtigten Ziele der Bauordnung nicht oder nicht in dem vorausgesetzten Umfang erreicht worden sind. Insbesondere haben die auf die Weiträumigkeit bezüglichen Vorschriften manche unerwünschten Folgen gebracht. Der prozentuale Anteil der unüberbauten Freifläche hat sich allerdings vermehrt, dagegen ist die Zusammendrängung der Bevölkerung auf dem überbauten Teil der Grundstücke (d. h. in den Wohnungen) eine größere geworden; zugleich hat sich die Abneigung derjenigen Kreise, die für die Wohnungsproduktion in Groß-Berlin maßgebend sind, gegen die Bautätigkeit in den der Weiträumigkeit oder der geringeren Baudichte vorbehaltenen Bezirken erheblich verstärkt.

Unerwünschte Folgen.

Das Hauptgebiet des Wohnungsbedarfs.

Das Hauptgebiet der städtischen Wohnungsproduktion bilden die Kleinwohnung und die kleine Mittelwohnung; diese beiden Kategorien umfassen insgesamt etwa neun Zehntel des großstädtischen Wohnungsbedarfs. Für die grundsätzlichen Bestimmungen der Bauordnung ist hiermit die Richtung gegeben; sie müssen die Herstellung von Kleinwohnungen fördern und hierbei die wirtschaftlich vorteilhaften und sozialpolitisch erwünschten Bauformen begünstigen.

Die allgemeine Erfahrung hat gezeigt, daß als die der privaten Bautätigkeit günstigste Bauform nicht das Massenmietshaus, sondern die selbständigen Formen des Kleinwohnungsbaues anzusehen sind. Die Bewegung zugunsten des Kleinwohnungsgebäudes (Mehrfamilienhaus, Zwei- und

eventuell Einfamilienhaus) hat während der letzten Jahre in Deutschland sowohl aus bautechnischen, wie aus sozialen und hygienischen Gründen, allgemein zugenommen.

Die Verfasser mußten sich bestreben, Vorschläge für die Erleichterung der Bautätigkeit und die Besserung der Wohnverhältnisse zu machen, ohne die Ansprüche der Bodenwertbildung zu benachteiligen. Von einer durchgreifenden Anordnung der gegenwärtigen Zoneneinteilung haben die Verfasser abgesehen und die Verteilung von Hoch- und Flachbau im allgemeinen so belassen, wie sie jetzt ist; nicht, weil diese Verteilung als dem wirklichen Bedürfnis überall entsprechend angesehen wird, sondern weil sich, wenigstens in den meisten Gegenden, in denen die Vorortbauordnung gilt, die Bodenwerte bereits auf Grund der bestehenden Bauklasseneinteilung gebildet bezw. verändert haben und durch eine Änderung der Bebaubarkeit vorhandene Interessen zu sehr geschädigt würden. Nur für einige unbedeutende Gebietsteile sind Änderungen vorgeschlagen worden (z. B. Lankwitz), worauf in der detaillierten Besprechung besonders hingewiesen ist.

Die Ziele und die Mittel der baupolizeilichen Regelung.

Dem allgemein erwünschten Ziel — nämlich: Förderung der Bautätigkeit, Begünstigung der wirtschaftsgemäßen Bauform, Rücksichtnahme auf die Bodenwerte — glauben die Verfasser insbesondere sich nähern zu können durch drei Maßnahmen: Vereinfachung der Vorschriften der Bauordnung, Einführung der örtlichen Durchdringung der Bauformen, zweckentsprechende Behandlung des Reihenhausbaus, insbesondere für die kleinen und Mittel-Wohnungen. Hiermit würde zugleich die erstrebenswerte größere Beweglichkeit und Freiheit in der Formengebung für das Baugewerbe erreicht.

Hinsichtlich der Vereinfachung der baupolizeilichen Vorschriften möchten die Verfasser anregen, die bestehenden 7 Vorortebauklassen in 2 zusammenzuziehen: eine für Hochbau, in der die Bauklassen I, II, A und B enthalten sind, und eine für Flachbau, als Ersatz für Bauklasse C bis E.

Die Hochbauklasse würde im wesentlichen der jetzigen Klasse I entsprechen.

Der Unterschied zwischen den Hochbauklassen wird im Fortgang der Stadterweiterung wohl ganz von selbst verschwinden. Gegen die Bauklassen A und B, also vor allem gegen den darin vorgeschriebenen Bauwich, besteht eine lebhafte Abneigung in fast allen Orten, die es angeht; die Verfasser halten diese Abneigung für berechtigt und schlagen daher die Aufhebung dieser Bauklassen vor. Hierbei würden wohl die Bodenbesitzer in eine Kompensation willigen, in der Richtung, daß die Stockwerkshäufung vermindert würde, sodaß dem fortwährenden Drängen der Bodenbesitzer nach Gestattung einer immer intensiveren Ausnutzung des Bodens Einhalt geboten würde. Die Bauklasse II gilt so wie so nur für Straßen ohne Kanalisation, wird also von selbst bald von der Bildfläche verschwinden.

Flachbau.

Die Bestimmungen für Flachbau müßten sich im wesentlichen die jetzigen Bauklasse E mit den Sonderbestimmungen für Einfamilienhäuser anschließen. Das bedeutet für die Bauklassen C und D natürlich eine Verschlechterung. Als Ersatz dafür schlagen die Verfasser vor, den Bestimmungen für den Flachbau ganz erhebliche Erleichterungen des

Baues von kleinen Reihenhäusern hinzuzufügen, und zwar etwa durch Ausbau der Z. 12 des § 54 der Vorortebauordnung.

Durch diese Ziffer wird der sog. „halboffene Reihenbau" gestattet, d. h. die Errichtung von Häusern in geschlossener Reihe in Baublöcken, deren Querseiten offen bleiben.

Reihenbau.

Es wären gemeinsame Giebelwände zu gestatten, Brandmauern nicht zwischen allen Häusern, sondern nur, den Bestimmungen für die Hochbaugebiete entsprechend, alle 40 m zu fordern; auf die Überdachführung der Brandmauern könnte verzichtet werden. Ferner wären bei diesen kleinen Häusern an die Mauerstärken, die Treppenbreiten, die Anlage der Treppen und die Geschoßhöhen geringere Anforderungen zu stellen.

Gerade das Gebiet der Bauklassen C und D ist der geeignete Boden, auf dem sich auf Grund solcher Bestimmungen ein gesunder Kleinhaustyp in Form des billigen Reihenhauses entwickeln kann.

Die Bestimmungen wären im einzelnen so zu treffen, daß für den Bodenbesitzer im C- und D-Gebiet der Reihenhausbau vorteilhafter erscheint, als der Bau nach der Bauklasse E.

Die Vorzüge des Reihenbaues für die Wohnbedürfnisse der mittleren und unteren Volksschichten — also der großen Mehrheit — brauchen wohl nicht hervorgehoben zu werden. (Billigere Herstellung, bessere Wärmeökonomie, Schutz der Gärten gegen Straßenlärm und Staub.)

Gemischte Bauweise.

Um aber auch in den jetzt für den Hochbau freigegebenen Gebieten den Bau billiger Kleinhäuser zu ermöglichen, haben die Verfasser hierfür den Vorschlag einer aus Hochbau und Flachbau „gemischten Bauweise" gemacht, in der sich die in der Mischung der Bevölkerung und ihrer Bedürfnisse begründeten verschiedenen Bauformen örtlich durchdringen.

Die Hochbaugebiete sind gerade durch die Nähe industrieller Anlagen zum großen Teil für den Bau von kleinen und Mittelwohnungen ganz besonders geeignet (Heiligensee, Wittenau, Reinickendorf, Lichtenberg, die Umgebung von Rüdersdorf, Köpenick, Alt-Glienicke, Mariendorf, Marienfelde, Lankwitz, Teltow u. a.). Für den Bau der verschiedenen Wohnungsklassen gilt es sowohl wirtschaftlich günstige wie sozial erwünschte Bedingungen zu schaffen.

Ungünstige Bodenparzellierung.

Zur Verteuerung der Wohnungen in diesen Gebieten trägt der Umstand bei, daß die Regierung, wie eine Umfrage bei den beteiligten Gemeindevorständen ergeben hat, neuerdings auf Schaffung sehr flacher, etwa nur 45 m tiefer Baublocks dringt, um den Bau von Hinterhäusern zu verhindern. Dies gelingt zwar auch, aber es wird andererseits unverhältnismäßig viel Land für Straßen, die wegen der Beziehung zwischen Straßenbreite und Bauhöhe im Gebiet der Bauklasse I nicht unter 18 m breit, meist breiter, angelegt werden, geopfert, was natürlich die Bodenpreise teurer macht; Musterbeispiele für solche Verschwendung von Straßenland sind den neuen Bebauungsplänen der Vororte fast überall zu entnehmen.

Wirtschaftlichere Bodenverteilung.

Die von den Verfassern empfohlene gemischte Bauweise ist nun so gedacht, daß möglichst große und tiefe Blockeinheiten zu bilden sind, an deren Rande die Bebauung in Form von Hochbau zu verdichten ist, während das Innere für eine weiträumige und flache Bebauung vorbehalten bleibt. Es sollen mit anderen Worten große, vom Straßenstaub und -lärm abgeschiedene Wohnviertel geschaffen werden. Wenn man die Baublocks groß genug wählt, lassen sich für alle Häuser sehr gute Licht- und Luftverhältnisse schaffen und außerdem genau die gleiche Ausnutzung des Landes erzielen, wie bei der Bauklasse I mit schmalen Baublocks.

Die Größe der Blockeinheit brauchte dabei ein schon heute vielfach übliches Maß, wie an dem weiter unten durchgerechneten Beispiel ersichtlich, nicht zu überschreiten.

Ist heute im Gebiet der Bauklasse I eine Bebauung bis zu $^5/_{10}$ der Grundstücksfläche (und $^6/_{10}$ bei Eckgrundstücken) mit 4 bewohnbaren Geschossen übereinander gestattet, so soll nach dem Vorschlag der Verfasser eine äußere 20 m tiefe Zone bis zu $^7/_{10}$ mit 5 bewohnbaren Geschossen (wie im Stadtbezirk Berlin), die innere Zone dagegen nur bis zu $^3/_{10}$ mit 2 bewohnbaren Geschossen und einem Dachgeschoß, dessen Grundfläche $^1/_3$ der Erdgeschoßfläche nicht übersteigt, bebaut werden dürfen. Zufahrts- und Verbindungswege für die Häuser im Innern wären natürlich erforderlich, könnten aber, da der Fahrverkehr sehr gering sein wird, schmal und aus billigem Material hergestellt werden.

Die darauf hinzielenden baupolizeilichen Bestimmungen müßten etwa folgendermaßen lauten:

A. Die Grundstücksfläche ist in 2 Zonen zu teilen durch eine parallel zur Straßenbaufluchtlinie in einem Abstand von 20 m gezogene Linie. In der ersten oder äußeren Zone dürfen höchstens $^7/_{10}$ der Baugrundstücke bebaut werden. Die Bebauung darf eine im Abstand von 16 m von der Straßenbaufluchtlinie parallel zu ihr gedachte rückwärtige Baufluchtlinie nicht überschreiten. Die Höhe der Gebäude darf das Maß von 20 m nicht überschreiten. Im übrigen gelten die Bestimmungen der Bauklasse I, nur ist der zulässige Mindestabstand der Gebäude an der hinteren Grenze, nach dem Gebiet der niedrigen Bebauung zu, von 6 auf 4 m herabzusetzen.

B. Die zweite oder innere Zone darf im ganzen bis zu $^3/_{10}$ ihrer Gesamtfläche bebaut werden. Von den übrigbleibenden $^7/_{10}$ sind $^2/_{10}$ für Zufahrtsstraßen und Verbindungswege, öffentliche Plätze usw. zu verwenden; der Rest, also $^5/_{10}$ der Gesamtfläche, bleibt Gartenland. Es kann somit jede einzelne Parzelle der inneren Zone bis zu $^3/_8$ ihrer Grundfläche bebaut werden.

Die Höhe der Gebäude darf 8 m nicht überschreiten.

Die Häuser dürfen (außer dem unbewohnbaren Keller) 2 Hauptgeschosse erhalten, das Dachgeschoß darf bis zu einem Drittel der Grundfläche des Erdgeschosses zu Wohnzwecken ausgebaut werden.

Die Bebauung muß sich innerhalb einer 16 m hinter der Grenze der äußeren Zone gedachten Baufluchtlinie halten (um den Häusern zu B den nötigen Abstand von den hohen Häusern zu gewährleisten).

Die Zufahrtsstraßen sind mindestens 8 m breit zu machen; schmalere Verbindungswege, bis zu 2 m herab, sind statthaft, je-

doch dürfen an solchen Wegen nur Fenster von Nebenräumen angelegt werden.

Die Häuser können aneinander (bzw. an die Nachbargrenze) gebaut werden, oder müssen einen Bauwich von 2,5 m Breite halten.

Im übrigen gelten für diese Häuser die Vorschriften für Flachbau gegebenenfalls mit den für Einfamilienhäuser zugelassenen, nebst den neuen für Reihenhäuser zu schaffenden Erleichterungen.

Beispiel für die Berechnung der Bodenausnutzung (siehe Abb. 18).

Berechnung zweier verschiedenen Bausysteme.

1. Ein Gelände von 43 750 qm, eingeteilt in 3 Baublocks von je 45 : 250 m Größe mit 20 m breiten Straßen kann im Gebiet der Bauklasse I jetzt folgendermaßen bebaut werden:

Grundfläche (nach Abzug der beiden Zwischenstraßen)	=	33 750 qm
bebaubar $^5/_{10}$	=	16 875 qm
12 Ecken je 50 qm mehr	=	600 „
zusammen		17 475 qm

= rund 17500 qm, was in 4 Geschossen 4. 17500 = 70000 qm Wohnfläche ergibt, einschließlich Treppen, Fluren usw.

Straßenkosten.

Es sind 6 . 250 + 6 . 45 = 1770 m Straßenfront vorhanden; die Kosten betragen für den laufenden Meter bei 20 m breiter Straße etwa 90 Mk., also 1770 . 90 = 159 300 Mk.

2. Wird dasselbe Gelände zu einem Baublock von 175 . 250 m Größe unter Fortfall der beiden Längsstraßen zusammengefaßt, so ergibt sich nach der genannten Bauweise eine Bebauungsmöglichkeit, wie folgt:

	Grundfläche	43 750 qm
1. Zone: 20 m tief zu $^7/_{10}$ bebaubar mit 5 Geschossen.		
Baufläche 2. (250 + 135) 20 . $^7/_{10}$ = . .	10780 qm	
dies ergibt für 5 Geschosse an Wohnfläche = . . .		53 900 „
2. Zone: zu $^3/_{10}$ bebaubar, 2 $^1/_3$ Geschoß		
Baufläche = 135 . 210 $^3/_{10}$ = ...	8505 qm	
Wohnfläche in 2 $^1/_3$ Geschossen = ...		19 845 „
	Baufläche = 19285 qm	
	Wohnfläche =	73 745 qm

mithin 3745 qm Wohnfläche mehr als bei 1, wodurch ein bei kleinen Häusern etwa erforderlicher Mehrbedarf an Treppen vollkommen gedeckt wird.

Straßenkosten.

Es sind $2 \cdot 250 + 2 \cdot 175 = 850$ m Straßenfronten an Hauptstraßen vorhanden, diese kosten $850 \cdot 90 =$ . . . . . 76 500 Mk. für die umgebenden Straßen.

Für die Wege im Innern, deren Fläche $^2/_{10} \cdot 135 \cdot 210 =$ 5670 qm beträgt, ist $4{,}_{50}$ Mk. für den Quadratmeter zu rechnen, also $5670 \cdot 4{,}_{50} =$ . . . . . 25 515 „

102 015 Mk.

daher 159 300—102 015 = 57 285 Mk. weniger als bei 1.

Zur Veranschaulichung hier eine Tabelle:

	Baugrundstücksfläche qm	Straßenkosten Mk.	bebaubar qm	Wohnfläche qm	Garten qm	Höfe qm
Bauklasse I mit schmalen Blocks	33 750	159 300	17 500	70 000		16 250
Gemischte Bauweise mit tiefen Blocks	43 750	102 015	19 285	73 745	14 175	4 620

Die Kosten für den Landerwerb können als gleich angenommen werden, obwohl im ersten Falle 33 750, im zweiten jedoch 43 750 qm Bauland erworben werden müssen; denn es ist sicher, daß der Besitzer, der gezwungen wird, eine bestimmte Menge Land als Straßenland zu opfern und mithin vom Verkauf auszuschließen, den Betrag für dieses Land auf die Baugrundstücke aufschlagen wird.

In der Abbildung 18 ist gezeigt, wie der der Berechnung zu Grunde gelegte Normalblock zweckmäßig aufgeteilt werden kann. Der Schnitt veranschaulicht die Licht- und Luftverhältnisse dieser neuen Art der Bebauung im Gegensatz zur alten. Die kleinen Häuser liegen in einem durch die Randbebauung vollkommen geschützten Kessel, der aber weit genug ist (etwa wie der Leipziger und Potsdamer Platz zusammen), um nicht beengend zu wirken.

Es ist auf diese Weise möglich, daß auch auf teurem Boden Angehörige des Arbeiter- und Mittelstandes sich selbst ein kleines Haus mit Garten erwerben. Aesthetisch dürfte diese Bauweise bedeutend befriedigender wirken, als die jetzige. Besonders die inneren Wohnhöfe mit all den Gärtchen können sehr mannigfach und reizvoll ausgebildet werden. (Vgl. Abb. 5a und 5b, S. 12.)

Durchgänge.

Die Belastung durch den Straßenbau ist unter dem gegenwärtigen Bausystem eine sehr drückende. Um auch in den Gebieten, die sich zur Einführung der gemischten Bauweise nicht eignen, den hygienisch und wirtschaftlich nicht gerechtfertigten Aufwand an Straßenland zu verringern, zugleich aber auch hinreichende Durchlüftung und Zugänglichkeit zu schaffen, schlagen die Verfasser vor, hier statt der Querstraßen in voller Breite, schmale Durchgänge zwischen den Häusern einzuführen, die naturgemäß

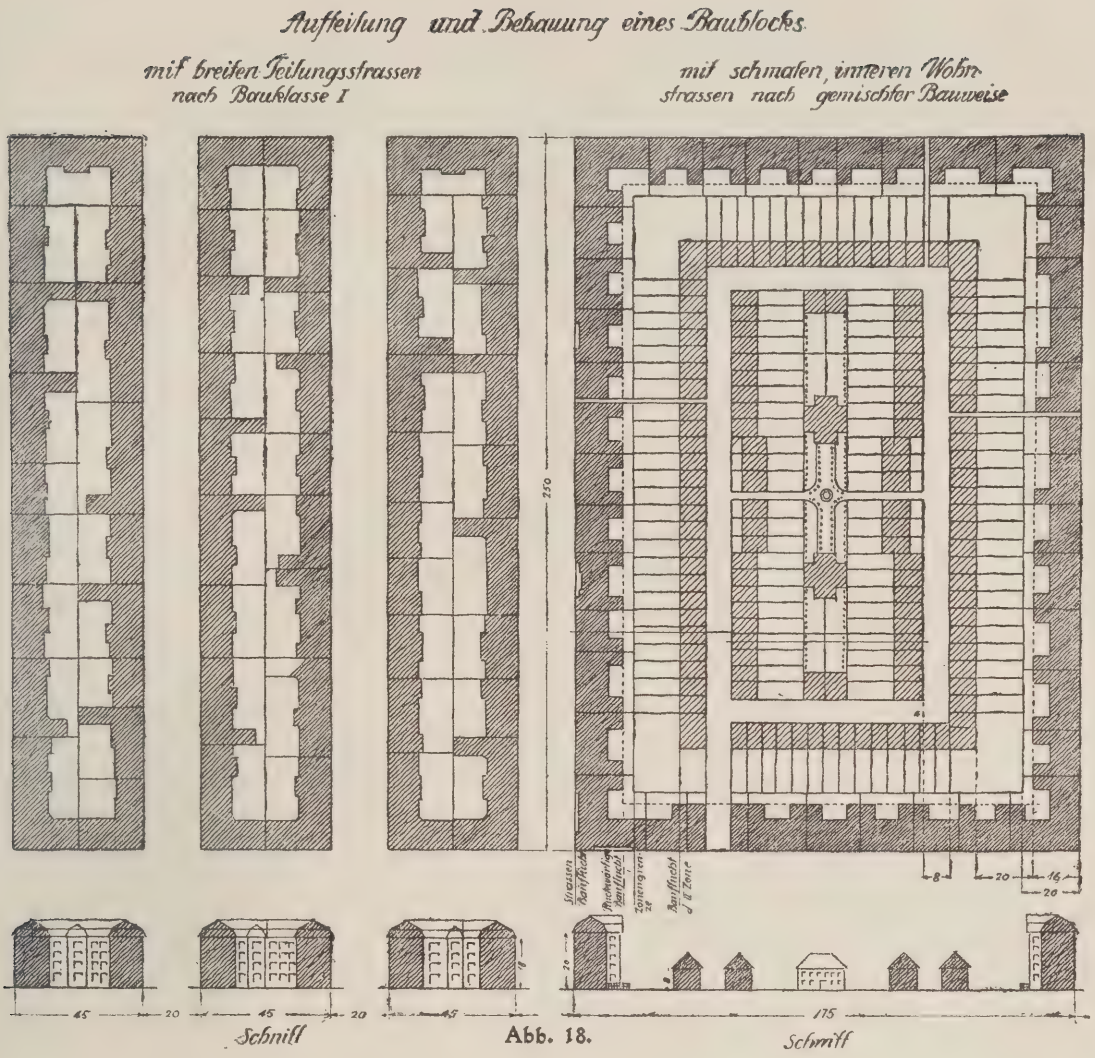


Abb. 18.

immer nur senkrecht zur Längsachse des Baublocks angelegt werden dürfen. Bei den neu aufgestellten Bebauungsplänen im Gebiet der fünfstöckigen Bauweise z. B. auf den Nonnenwiesen in Charlottenburg, wo die gemischte Bauweise nicht anwendbar ist, wurde demgemäß von solchen Durchgängen ausgiebig Gebrauch gemacht.

Die Ersparnis an Straßenland und Straßenkosten kann eventuell, wie oben S. 72 bemerkt, den Ausgleich bieten zu einer Herabminderung der Stockwerkshäufung.

Die Grundstücke, die an den von solchem Durchgang und der Straße gebildeten Ecken liegen, sollen nicht als Grundstücke in baupolizeilichem Sinne betrachtet werden; ihre Bebaubarkeit ist daher nicht anders zu berechnen, als für einfache Frontgrundstücke, und ihre Höhe richtet sich ausschließlich nach der Hauptstraße. Um aber zu vermeiden, daß die auf etwa 3 m zu bemessenden Durchgänge zu beiden Seiten von Brandmauern eingeschlossen werden, soll gestattet werden:

1. **Fenster von Nebenräumen nach den Durchgängen auch in den auf der Grenze zu stehenden Mauern anzulegen,**

2. auf den für Wände mit Fensteröffnungen vorgeschriebenen Abstand von der Nachbargrenze (6 m), an der an den Durchgang grenzenden Seite die Durchgangsbreite in Anrechnung zu bringen, so daß also bei einer Durchgangsbreite um 3 m Frontwände mit Fenstern, auch an Haupträumen bis auf 3 m an den Durchgang heranrücken können.
3. daß, wenn ein Hof an den Durchgang gelegt wird, die Breite des Durchgangs für die Hofhöhenberechnung mit in Rechnung gestellt wird.

Durch diese Bestimmungen würde erreicht werden, daß die Durchgänge nicht dunkle Schluchten, sondern angenehme Wege an grüngeschmückten Höfen und vor- und zurückspringenden Hausfronten vorbei darstellen. Die Häuser, die an den Durchgängen liegen, haben zwar nicht alle Vorzüge wirklicher Eckhäuser, aber doch erheblich bessere Luft- und Lichtverhältnisse, wie die vollständig eingebauten Häuser.

Die Durchgänge können entsprechend auch in Flachbaugebieten, wo sie meist als Wege zwischen Gärten erscheinen werden, angewandt werden.

2. Die Bautätigkeit.

Die Träger der großstädtischen Bautätigkeit.

Für den großstädtischen Wohnungsbau kommt in der Hauptsache nur die spekulative Bautätigkeit in Betracht. Wohnhausbauten — die Geschäftsbauten unterliegen anderen Voraussetzungen — werden innerhalb der Großstadt nur in verhältnismäßig geringer Zahl im eigenen Auftrage und für die eigenen Zwecke des Benutzers errichtet. Auch in Zukunft wird sich in absehbarer Zeit an diesen Verhältnissen nichts wesentliches ändern. Selbst bei einem Ersatz der heutigen großstädtischen Bautypen durch kleinere selbständige Bauformen würde die Hauptmasse der Bevölkerung in der Regel nicht im eigenen Auftrag ein Haus bauen lassen, sondern nur ein fertig gebautes Haus erwerben oder beziehen; ganz wie man heute die Hauseinrichtung, die Möbel, Kleidungsstücke usw. fertig kauft. Die Herstellung selbst dagegen ist Sache der spekulativen Unternehmung.

Für die spekulative Wohnungsproduktion günstige und wirtschaftlich vorteilhafte Bedingungen zu schaffen, ist deshalb eine der wichtigsten Aufgaben des Städtebaus, die an dieser Stelle nicht unerörtert bleiben darf.

Die Verschiebung der Bevölkerung folgt dem Wohnungsangebot.

In zutreffender Weise ist zuerst in den Berichten einer Groß-Berliner Gemeinde (Vierteljahrsbericht der Stadt Schöneberg) darauf hingewiesen worden, daß in Groß-Berlin nicht die Nachfrage nach Wohnungen das Angebot schafft, sondern das Angebot an Wohnungen zieht die Nachfrage nach sich. Diese Feststellung ist ohne Zweifel richtig und für das Bauwesen von Bedeutung. Die Bevölkerung wendet sich — was kaum der Erläuterung bedarf — nach denjenigen Straßen und Bezirken, in denen ihr die richtigen und passenden Wohnungen geboten werden. Wenn die Bautätigkeit in einer bestimmten Stadtgegend preiswerte Wohnungen hergestellt hat, so wird eben durch dieses Wohnungsangebot der Zug der Bevölkerung nach der betreffenden Gegend hingelenkt. Die Stadtverwaltungen haben es in der Hand, den Zuzug nach bestimmten Bezirken zu leiten, wenn sie die entsprechende Bautätigkeit fördern.

Bedeutung der Kapitalzufuhr.

Die wesentliche Vorbedingung für die Bautätigkeit ist die Kapitalbeschaffung und Kapitalzufuhr. Daß die heutigen kapitalistischen Einrichtungen für das Baugewerbe ungenügend und unbefriedigend sind, ist allgemein anerkannt. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß hier die öffentlichen Faktoren in irgend einer Weise eingreifen müssen; wie denn auch die heutigen Zustände nicht etwa von selber entstanden, sondern durch unsere grundlegenden öffentlichen Institutionen herbeigeführt worden sind. Eine häufig vorgebrachte Forderung geht allerdings dahin, daß öffentliche

Gelder zur Verfügung gestellt werden sollen, um die Bautätigkeit insbesondere auf dem Gebiet der kleinen und der Mittelwohnungen zu unterstützen. Die Verfasser glauben indes nicht, daß in dieser Forderung ein allgemein gangbarer Weg oder eine auf die Gesamtheit unserer Bevölkerung anwendbare Lösung angegeben ist.

Die hohe Bedeutung der durch öffentliche Geldmittel geförderten gemeinnützigen Bautätigkeit wird, wie kaum der Hervorhebung bedarf, von den Verfassern in vollstem Maße gewürdigt. Immerhin ist nicht zu übersehen, daß die vorbildlichen Leistungen, zu denen ein günstiger Realkredit die gemeinnützige Bautätigkeit befähigt, nur einem Bruchteil der großstädtischen Bevölkerung zu gute kommen.

Verbilligung des Realkredits, aber ohne öffentliche Geldmittel.

Das richtige Mittel für die allgemeine Förderung und Kräftigung der Bautätigkeit dürfte darin bestehen, daß, ohne Beanspruchung öffentlicher Gelder, geeignete Einrichtungen für die Verbilligung, Erleichterung und Konsolidierung des Realkredits geschaffen würden. Die weitere bauliche Entwicklung von Groß-Berlin wird in hohem Maße davon abhängen, daß es gelingt, die Kapitalzufuhr für das Bauwesen in befriedigender Weise zu regeln, und ein Städtebau-Programm ist erst vollständig, wenn es diesen Punkt nicht in seine Erörterungen einbezieht. Die günstigere und zweckmäßig geordnete Beschaffung von Kreditkapital würde eine doppelte bedeutsame Wirkung haben. Zunächst würde eine solche Maßnahme die Bautätigkeit zur regelmäßigen und zureichenden Erfüllung ihrer Aufgaben befähigen. Das spekulative Baugewerbe, eines unserer wichtigsten großstädtischen Gewerbe, arbeitet heute unter ungünstigen Bedingungen, die lediglich durch die unregelmäßige und unbefriedigende Kapitalzufuhr veranlaßt sind. Der Betrieb kann nur stoßweise geführt werden und bewegt sich, ohne Anpassung an den Bedarf, zwischen den Extremen der Stockung und der Überproduktion. Weiter aber würde die Regelung des Realkredits — hier ein besonders wichtiges Moment — die Bodenpreise in günstigem Sinne beeinflussen.

Wirkungen.

Bodenpreis und Realkredit.

Der Bodenpreis ist nichts anderes als eine kapitalisierte Rente. Der Preis eines Grundstücks ergibt sich daraus, daß der Ertrag des Grundstücks zu einem bestimmten Zinsfuß kapitalisiert, d. h. in eine Kapitalsumme umgerechnet wird. Wird z. B. die Ertragsrente eines Grundstücks auf 8000 M. bewertet, so hat das Grundstück bei einem Zinsfuß von 5 % einen Preis von 160 000 M. Kann dagegen mit 4 % kapitalisiert werden, so erhöht sich der Kapitalswert des Grundstücks, ohne daß sich die Rente nur um einen Pfennig ändert, auf 200 000 M. Denn 200 000 M. ergeben zu 4 % die gleiche Rente, wie 160 000 M. zu 5 %. Bei Verbilligung des Realkredits kann also, ohne jede Erhöhung der rentenmäßigen Belastung, ein wesentlich höherer Bodenpreis aufgewendet werden. Für die großstädtischen Bodenverhältnisse würde demnach billiger Realkredit die Möglichkeit schaffen, dem Bodenbesitzer einen günstigen Preis zu bieten, ohne die Bodenrente und demzufolge die Wohnungsmiete zu steigern.

Günstiger Bodenpreis, keine Mietssteigerung.

Der Zusammenhang zwischen Realkredit-Zinsfuß, Grundstückswert und Wohnungsmiete ist zur Genüge bekannt und bedarf hier nicht der näheren Erörterung. Im einzelnen würde die Verbilligung des Realkredits den Übergang zu einer mindergedrängten Bebauung auch auf solchem Gelände ermöglichen, auf dem bereits hohe Bodenpreise bestehen.

Übergang zu mindergedrängter Bauweise.

Städtische Realkreditinstitute sind bereits in verschiedenen Städten vorhanden; zu erwähnen sind das Berliner Pfandbriefamt, die städtischen Hypothekenämter in Dresden und Düsseldorf, Organisation und Leistungen dieser Institute entsprechen indes nicht den hier umschriebenen Zwecken.

Realkredit-institut.

Wenn die Schaffung eines großstädtischen Realkreditinstituts erwünscht ist und ohne Beanspruchung öffentlicher Geldmittel erfolgen soll, so scheint das Vorbild der Organisation in der Verfassung der deutschen Reichsbank gegeben, die die beiden Grundzüge aufweist: öffentlich geleitete Verwaltung, aber aus privaten Geldmitteln beschafftes Kapital. Auf der gleichen Grundlage der öffentlich-rechtlichen Leitung und der privaten Kapitalbeschaffung wäre das Groß-Berliner Realkredit-Institut zu errichten. Der Kapitalbedarf für die eigentliche Bautätigkeit auf dem Gebiet der Kleinwohnung und kleinen Mittelwohnung ist für Groß-Berlin auf jährlich 75 Millionen Mark zu schätzen; eine Summe, die zu günstigeren Bedingungen, mit geringeren Lasten und Erschwerungen und in einer für den deutschen Kapitalmarkt zuträglicheren Weise aufgebracht werden kann, als dies heute der Fall ist.

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 063362062